

الساعة ١٤٠٠

قصة واقعية عن بطولات
نسور الجو بقيادة اللواء طيار

محمد حسني مبارك



أحمد سليمان





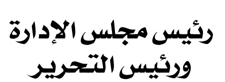


كتاب الجمهورية

أكتـــوبر ٢٠٠٩

www.gombook.net.eg

رئيس مجلس الإدارة
ورئيس التحرير



E-mail:aly_hashem@gitc.com.eg

الساعة 1400

أحمـــــد ســــليمان

دار الجمهورية للصحافة

١١١ ــ ١١٥ ش رمسيس
ت : ٢٥٧٨٣٣٣٣

إذا وجدت أى مشكلة
فى الحصول على
«كتاب الجمهورية»
وإذا كان لديك أى مقترحات أو
ملاحظات
فلا تتردد فى الاتصال على أرقام :
٢٥٧٨١٠١٠ ٢٥٧٨٣٣٣٣
http://www.eltahrir.net

أكتـــوبر ٢٠٠٩

أسعار البيع فى الخارج

سوريا	٢٠٠ ل.س
لبنان	٨٠٠ ل.ل
الأردن	٣ دنانير
الكويت	٢ دينار
السعودية	٢٠ ريالاً
البحرين	٢ دينار
قطر	٢٠ ريالاً
الإمارات	٢٠ درهماً
سلطنة عُمان	٢ ريال
تونس	٤ دنانير
المغرب	٦٠ درهماً
اليمن	٦٠٠ ريال
فلسطين	٤ دولارات
لندن	٤ جك
أمريكا	١٠ دولارات
استراليا	١٠ دولارات استرالية
سويسرا	١٠ فرنكات سويسرية

الاشتراك السنوى

داخل جمهورية مصر العربية
١٢٠ جنيهًا
الدول العربية ٦٠ دولاراً
أمريكيا
اتحاد البريد الافريقى وأوروبا
٧٤ دولارا أمريكيًا
أمريكا وكندا
٩٠ دولارا أمريكيًا
باقى دول العالم
١١٦ دولارا أمريكيًا



تصميم الغلاف الفنان : صالح صالح

سكرتير التحرير
سـيد عبد الحفيـظ

الساعة 1400

أحمـــد ســـليمان

شكر وعرفان

هذه قصة واقعية عن بطولات نسور الجو بقيادة اللواء طيار محمد حسنى مبارك أثناء حرب الاستنزاف ثم الضربة الجوية يوم السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣.. وتفاصيل الاشتباكات الجوية بعدها وحتى نهاية العمليات .

من يقرأ سطور القصة ـ التى جمعها من أفواه أصحابها الزميل أحمد سليمان، يشم فيها رائحة حرب أكتوبر، وكيف كان يتدرب ويعيش ويحارب أبطال القوات الجوية حتى تحقق النصر العظيم.. ويؤكد ذلك مجموعة من الصور النادرة المرفقة والتى ننفرد بنشرها.

و«كتاب الجمهورية» يقدم هذه القصة بمناسبة مرور ٣٦ عاماً على حرب أكتوبر المجيدة، ولكى تعرف الأجيال الجديدة ماذا فعل اللواء طيار محمد حسنى مبارك ومعه تلاميذه من نسور الجو لكى تنعم مصر بما تعيشه الآن من أمن وأمان واستقرار.

فهذه القصة الواقعية أقل ما تقدمه سلسلة (كتاب الجمهورية) شكراً وعرفاناً بجميل وتضحيات نسور الجو.

على هاشم

كان اللواءان محمد عبدالله تمام وبدر موسى يلعبان الشطرنج على شاطئ مياه العريش وكان يجلس بجوارهما اللواء صالح المنياوى الذى كان قد استضافهما فى استراحته بالعريش، وبينما كان الحماس على أشده فوجئوا بكرة بلاستيك تهبط من أعلى لتصطدم بلوحة الشطرنج فتطايرت كل القطع وانقلبت اللوحة بما فيها على الرمال..

نظر الثلاثة بابتسامة إلى الطفل الذى قذف الكرة ناحيتهم.. ثم نظروا خلفه فكانت المفاجأة عندما شاهدوا رجلاً مسناً ينادى على الطفل، ويحاول الاعتذار لهم.. لكنهم ما لبثوا أن أصابهم الذهول، وقالوا فى نفس واحد: «معقول سيادة اللواء حمدى كمال؟!» وأسرعوا ناحيته، وأخذوا يحتضنونه ويتبادلون القبلات.. فاللواء حمدى هو اللواء طيار أركان حرب حمدى كمال قائد سرب المقاتلات «ميج ٢١» أثناء حرب أكتوبر، حيث كان برتبة مقدم، ومن تلاميذ اللواء صالح المنياوى، بينما كان تمام وبدر موسى برتبة النقيب طيار ومن تلاميذ حمدى كمال.

دعا الثلاثة اللواء حمدى للجلوس معهم فاستأذن منهم وقال: «ثوانى».. وما هى إلا دقيقة واحدة حتى عاد اللواء حمدى إليهم ومعه «سامح عبدالله» الذى كان زميلا لتمام وبدر موسى فى الحرب وكان اللواء حمدى قد اصطحبه معه هو وأسرته لقضاء إجازة المصيف فى العريش.

قفز بدر وتمام ناحية سامح عبدالله وذاب الثلاثة فى أحضان طويلة

وسط ابتسامات اللواءين حمدى كمال وصالح المنياوى والكل سعيد، لأن حفيد اللواء حمدى كان سبباً فى هذا التجمع الذى لم يحدث منذ حرب أكتوبر ١٩٧٣، وجلس الخمسة معا وبدأت القفشات وعلت الضحكات حتى قال اللواء عبدالله تمام للواء حمدى كمال الذى كان قائد سرية أيام حرب أكتوبر: فاكر يافندم أيام أكتوبر؟

قال اللواء حمدى كمال: إلا فاكر.. أنا فاكر كل حاجة وبالتفصيل من أيام النكسة.. وبالتحديد من يوم ١٤ مايو ١٩٦٧.. وهنا بدأت الذاكرة تعود للوراء.

كانت عقارب الساعة تشير إلى الثالثة إلا عشر دقائق يوم ١٤ مايو ١٩٦٧ عندما كان الملازم حمدى كمال ـ وكان وقتها طيار مقاتلات «ميج ١٧- يتناول الغداء فى منزل أحد أقاربه وبينما يتجاذب الجميع أطراف الحديث ويطلقون بعض النكات التى اشتهر بها المصريون، دق جرس التليفون.. فأسرع صاحب المنزل بالرد، لكنه ما لبث أن تجهم وجهه عندما وجد الطرف الآخر على السماعة يقول له: «أنا المقدم طيار على.. الملازم حمدى عندكم؟!» أجابه: نعم.. قال: «أكلمه من فضلك».. نادى صاحب المنزل على الملازم حمدى الذى كان قد بدأ يتناول غداءه منذ لحظات وقال له: «تليفون علشانك يا حمدى» قال الملازم حمدى: مين؟ فأجاب صاحب المنزل المقدم طيار على.. هنا انتفض الملازم حمدى من على مقعد السفرة وهرول ناحية التليفون.. وأمسك بالسماعة.. وقال: أيوه يا فندم.. قال له المقدم طيار على: يا حمدى هناك أوامر باستدعاء جميع الضباط للوحدات والقواعد وهناك طائرة «اليوشن ١٤» سوف تنقلك مع باقى زملائك من مطار ألماظة إلى قاعدة العريش الجوية وتم إبلاغ جميع زملائك لقطع إجازاتهم والتوجه فوراً إلى مطار ألماظة.. موعد إقلاع الطائرة الساعة ١٦٣٠ أى الرابعة والنصف.. لم يجد حمدى رداً سوى: تمام يا فندم، وأغلق سماعة التليفون.

اعتذر الملازم حمدى لأقاربه عن عدم إتمام باقى طعام الغداء

وأخبـرهم بضـرورة عـودته فوراً إلى قـاعدته الجـوية.. وكأنه يقـول لهم: أترون أهميتى وكأننى الضابط الوحيد الذى تم استدعاؤه لإنقاذ الوطن.

الساعة ١٨٠٠ أى السادسة وصلت الطائرة إلى قاعدة العريش الجوية كان التجهم والجدية يغمران كل الوجوه المحيطة بل إن ذلك كان حال الطيارين العائدين من أجازاتهم الذين شعروا أيضاً بشىء من الفخر وهم يتلقون نبأ استدعائهم.

وفى القاعدة الجوية كثير من الأوامر وكثير من الهرج والمرج و بعض التصرفات التى قد تدفع للابتسام أحياناً ولكن سرعان ما يعود الموقف للجدية و التجهم.

قائد السرب المقدم على.. يطلب الطيارين للاجتماع فى استراحتهم فوراً، ودون إبطاء فى تغيير ملابسهم.. وما هى إلا دقائق حتى كان جميع الطيارين فى الاستراحة فى انتظار قائد السرب، وقبل أن يبدأ الاجتماع بلحظات وصلت طائرة حربية عليها ضابط برتبة كبيرة ،يحمل مظروفاً مغلقاً ومختوماً بالشمع الأحمر، وانتحى جانبا بقائد السرب وتبادل الاثنان حديثاً قصيراً كان يتسم بالجدية، سلم الضابط المظروف لقائد السرب وانصرف إلى الطائرة التى ارتفعت دون أن يعلم الطيارون من أين جاءت ولا إلى أين ستذهب؟!.

بمجرد إقلاع الطائرة قال قائد السرب موجهاً كلامه للطيارين: «الاجتماع فى غرفة الطوارىء».. هنا شعر الجميع أن فى الأمر شيئاً غير عادى؛ فهرولوا إلى غرفة الطوارىء وحول منضدة كبيرة بدأ قائد السرب فى ترتيب صور جوية فوتوغرافية غير واضحة المعالم تماماً ويظهر عليها القِدم.. الصور لمدينة إيلات الإسرائيلية وقائد السرب يشير بإصبعه إلى هدف على الصور ويحدد تشكيل الطائرات المطلوبة لتدمير هذا الهدف، ثم ينتقل إلى هدف آخر، ويحدد تشكيلاً آخر وهكذا نحو سبعة أهداف، وبين الحين والآخر عندما يشير قائد السرب إلى هدف يقول: «قد تجدون حوله بعض المبانى الحديثة لكنكم لن

تعجزوا عن معرفته».. سأله الملازم حمدى: «لو سمحت يا فندم متى تم التقاط هذه الصور؟» فظهر نوع من الألم على وجه قائد السرب وكأن هذا السؤال بالذات هو الذى يحاول الهروب منه، لكن لابد له من الإجابة عليه.. فرد على الملازم حمدى وعلامات الحزن تكسو وجهه: «سنة ٤٨».

عقدت المفاجأة ألسنة الطيارين.. أيذهبون فى عام ٦٧ لضرب أهداف بخرائط وصور تم التقاطها عام ٤٨؟

عقب سؤال الملازم طيار حمدى سأل طيار آخر قائد السرب: «يا فندم هل سنهاجم إيلات فقط أم أن هناك أهدافاً أخرى سنهاجمها؟ وهل هى حرب مع إسرائيل أم مجرد هجوم على أهداف مدنية؟!» وظهر نوع من القلق على وجه قائد السرب الذى قال إن علينا أن ننفذ المهمة دون أن نسأل، ويجب أن نثق فى القيادة العليا فلابد أن هناك مخططاً معيناً يجرى تنفيذه وأنه طبعاً لدواعى الأمن والسرية لم يخبرونا بأكثر من ذلك.

رغم هذه الإجابة من قائد السرب فإنه بات واضحاً على وجهه أنه يعلم أشياء لا يود إخبار الطيارين بها.

انتهى الاجتماع ومناقشة الخطة وتحديد المهام حوالى الساعة الحادية عشرة مساء وكانت الأوامر هى تواجد كل طيار فى طائرته قبل أول ضوء بنصف ساعة أى نحو الرابعة والنصف صباحاً على أن يبدأ الطيارون فى صعود طائراتهم والتفتيش عليها والاستعداد الكامل للإقلاع عند ظهور أول ضوء، بإطلاق خرطوشة حمراء، وعندها يبدأ الطيارون فى إدارة المحركات والبدء فى الإقلاع.. كل تشكيل حسب دوره كما كانت الأوامر فى الاجتماع، وممنوع استعمال جهاز اللاسلكى فى الطائرة إلا عند حدوث أى طارىء أو إصابة أحد الطيارين فقط و لا استثناءات فى ذلك حتى لا يتجسس العدو على الطائرات.

جلس الطيارون كل واحد فى كابينة الطائرة التى تقف فى مكانها

بلونها الفضى محملة بالذخيرة والصواريخ، والأنظار متجهة نحو برج المراقبة فى انتظار رؤية الخرطوشة الحمراء ليبدأوا فى إدارة المحركات والتحرك فى أى لحظة والكل ينتظر دوره فى خطة الطيران ويدور فى ذهن بعضهم السؤال: «ماذا لو تجسس علينا العدو، وماذا لو أرسل لنا طائراته؟ ليته يفعل حتى نلقنه درس العمر».

الساعة تقترب من الخامسة والنصف صباحا.. الأعصاب متوترة.. مرة أخرى يؤكد كل طيار التفتيش على الأجهزة والعدادات ومفاتيح المدافع والصواريخ حتى الطبنجة التى يحملها وهى التسليح الشخصى لكل طيار لاستخدامها فى حالة إصابة الطائرة واضطرار الطيار للقفز منها.

تأكد الملازم طيار حمدى من وجود الطلقات التسع فى الطبنجة.

الوقت يمر وأصبحت خيوط الفجر ضوءاً كاملاً يغمر الكون وظهر الشمس وبدأت ترتفع فى السماء ويرتفع معها القلق فى نفوس كل الطيارين.. فالجلوس داخل المقاتلات غير مريح بالمرة خاصة مع ملابس طيارى المقاتلات وخوذة الرأس وكل تلك الأحزمة التى تلتف حول الطيار، كالأخطبوط مع صغر حجم الكابينة.

الساعة تقترب من التاسعة صباحا؛ أى أن الطيارين فى هذا الوضع منذ خمس ساعات تقريباً، وبدأ العرق يتصبب والحرارة ترتفع والملل والتعب يتسربان إلى النفوس، وفى الساعة التاسعة والنصف انطلقت خرطوشة ولكنها خضراء وليست حمراء، بما يعنى إلغاء العملية.

القصة نفسها تتكرر لمدة أربعة أيام متتالية حتى فقد الطيارون الحماس والاستعداد، وبدأ الواحد منهم يجلس فى الطائرة بدون ربط الأحزمة مع خلع الخوذة ووضعها بجانبه بل إن البعض أخذ معه قصة ليتسلى بقراءتها فى فترة جلوسه فى كابينة الطائرة، وانتابهم شعور قوى بأن هذه العملية لن تنفذ وفعلاً لم تنفذ.

مرت الأيام وبدأ الحال يعود إلى ما كان عليه قبل ١٤ مايو ٦٧، عدا الإجازات فهى موقوفة.

انتـابت الطيـارين فى القـاعـدة الجـوية الشكوك وبدأوا يسـألون أنفسهم: لماذا يتأخر أمر القتال كل مرة؟ ولماذا لا نحارب، أو بمعنى أصح نهـجم على إسـرائيل ونمحـوها من الوجـود؟ والأمـر فى هذه الحالة لن يتجاوز يوماً أو يومين إذا حدثت مقاومة فى منطقة ما وهذا أمر شبه مستبعد.. وبعد مرور أيام ليست كثيرة كانت زيارة ضابط برتبة كبيرة جداً الذى وقف وسط الطيارين يتكلم عندما سأله الملازم طيار حمدى: لماذا لانضرب وننهى المسألة؟ أليست هذه الحـرب هى الشىء الذى تربينا عليـه فى مـراحل التـعليم وفى الصحافة ووسائل الإعلام الأخرى والمؤتمرات والخطب وهى مصيرنا و مصير كل العرب، ولاشك فى قدومها ونحن مستعدون لها؟ فلماذا التأخير؟

رد الضابط الكبير بابتسامة هو نفسه غير مقتنع بها يرسمها بافتعال: «يعنى نضرب الأول وبعدين نحارب أمريكا وإسـرائيل ولا نستنى ناخد الضربة الأولى من إسرائيل وبعدين نحاربها هى وحدها؟»

سـأل الملازم حـمدى: لكن يافندم هل هنقدر ناخـد الضـربة وبعـدين نحارب بكفاءة؟ فتطوع ضابط آخر برتبة كبيرة قائلاً بابتسامة واسعة على وجهه: يا ريت إسـرائيل تبتدى تضرب.. أنا نفسى يضربوا لأنهم لو ضربوا حيكون ضربهم عبارة عن استنزاف قنابلهم وصواريخهم فى الرمل فى سيناء.. وسكت الملازم حمدى.

بعد يومين من زيارة الضابط صدر أمر بانتقال الطيارين إلى مطار «بير تمادة» وكان ممراً فى وسط الصحراء جنوب «المليز» وهو مطار كان يجرى إنشاؤه حديثاً ولم تكن به أى منشآت سوى مبنى صغير للإعاشة.. حتى استـراحـة الطيـارين لم تكن سـوى خيـمـة صـغـيـرة لا تتسـع لكل الطيارين. والجو خانق بداخلها وملتهب خارجها ولا يوجد شىء آخر.. الطائرات تقف بلونها الفضى الذى يصلح ليكون دليل توجيه قوياً للمطار من أبعد مسافات.. فهى طائرات تبدو كل واحدة منها كأنها مرآة عاكسة للشمس بلا أى وسائل دفاع جوى تحمى الطائرات أو أى نوع من أنواع

الخدمات الملاحية التى ترشد الطائرات إلى مكان المطار، كذلك لم يكن الطيارون قد اعتادوا على المنطقة بعد.

قام الملازم طيار حمدى بطلعة تدريب مع طيار آخر للتعرف على المنطقة، وكاد الاثنان يخفقان فى العودة للمطار وقبل نفاد الوقود فى طائرته لمح الملازم حمدى بريقاً على الأرض وبالتحقق منه وجده المطار وكان البريق لإحدى الطائرات الواقفة على الأرض ومنها اهتديا إلى المطار.. وقبل أن تلمس عجلات الطائرة الأرض نفد الوقود تماماً وتوقف المحرك لحظة لمس العجلات للأرض أو قبلها بثانيتين أو ثلاث.. وهذا يوضح كم كانت الطائرات الفضية غير المموهة من أحسن وسائل الإرشاد إلى قواعدنا الجوية ويمكن القياس على ذلك بقية سلاح الطيران المصرى من العريش حتى أسوان.

وجاء اليوم المشئوم

الوقت: الساعة الثامنة صباح يوم ٥ يونيو ٦٧.

المكان: مطار بير تمادة بصحراء سيناء

قائد السرب المقدم على يطلب من الملازم حمدى عمل كروكى «خريطة» للمطار، موضحاً عليها أماكن توزيع الطائرات وأماكن تواجد الحملة الفنية «عربات الصيانة والتموين وإطفاء الحريق.. إلخ».

بدأ الملازم طيار حمدى على الفور فى تنفيذ المهمة مستقلاً سيارة جيب أخذت تطوف على الطائرات الميج ١٧ والميج ٢١ فى الصحراء، ويحدد مكانها على خريطة معه، وكذلك الحملة الفنية حتى انتهى تماماً من المأمورية خلال ساعة واحدة وعاد إلى قائد السرب عند أول ممر للطائرات ليسلمه الخريطة.. وقبل أن تمتد يد قائد السرب ليأخذ الخريطة من يد الملازم حمدى فوجىء الاثنان بطائرتين تطيران على ارتفاع منخفض جداً بطول الممر متجهتين من الجنوب إلى الشمال ولهول المفاجأة لم يستطع قائد السرب ولا الملازم حمدى تمييز الطائرتين تماماً، واعتقدا أنهما طائرتان ميج ٢١ تابعتان لمطار «المليز»

تقومـان بنوع من التـحـية أو الاسـتـعـراض فـوق القـاعـدة وأصـاب الاثنين الغيظ لمدة ثوان حيث سـأل كل منهما نفسـه: لماذا يسمحون لغيرنا بالقيام بطلعات تدريب أو مظلات بينما سربنا ممنوع من القيام بأى طلعات؟

طاف هذا الخاطر بذهن الاثنين لمدة ثوان ثم فوجئا بشىء يسقط من الطائرتين عند نهاية الممر.. ثم فـجـأة والأحـداث تتتابع بصورة رهيـبة ومازال الاثنان ينظران فى اتجاه نهاية الممر سمعا صوت مدافع رشاشة متتابعة تنطلق من الجنوب فالتفتا للخلف وكانت المفاجأة.. تشكيلات متتابعة تنقض من السماء، كل تشكيل مكون من طائرتين بمجموع ثمانى طائرات.. إنه الهجوم على المطار.

هنا صـرخ قـائد السـرب ومازالت الخـريطة بين يده ويد الملازم طيـار حـمـدى.. وقـال: هـجـوم جـوى.. إزاى جـات لهم الجـرأة يهـجـمـوا على قاعدتنا؟ هما مش عارفين إن الهجوم ده هتكون نتيجته تدمير إسرائيل؟ هيستفيدوا إيه من الهجوم على قاعدتنا وفيه قواعد أخرى هترد فوراً عليهم وتمحو إسرائيل من الوجود؟

وفـجـأة.. زال الذهول عن الجميع وبدأ كل الطيـارين يجـرون فى اتجاه الطائرات وكان أقربها طائرتين يطلق عليهما «حالة أولى» وهما أقرب الطائرات لاسـتـراحـة الطيـارين، ووجـد الملازم طيـار حـمـدى أن هناك خمسة طيارين يجـرون معه فى اتجاه طائرتى الحالة الأولى وبدا وكأنه سبـاق جرى ولاحظ كل طيـار أن مـجـمـوعـهم سـتـة طيارين وأن طيـارين اثنين فقط همـا اللذين سـيـفـوزان بالطـائرتين.. إذن فـمن يصل أولاً له طائرة.

كانت المسافة قد أصبحت نحو ثلاثين متراً بين الطيارين الستة وبين الطائرتين حينما فوجئوا بالطائرتين تنفجران كالقنابل الموقوتة من تأثير صواريخ الطائرات الإسرائيلية التى أطلقت عليهما فى تلك اللحظة.

«ياولاد الكلب».. قالها الطيارون الستة فى وقت واحد تقريبا، لكن لا بأس.. هناك طائرات الحالة الثانية مازالت سليمـة وهى تبعد مسافة

ثلاثمائة متر فقط.. وتحول السباق بين الطيارين فى ثوانٍ تجاه طائرات الحالة الثانية لم يطل السباق أكثر من ثوان ثم ما لبثت طائرات الحالة الثانية أن انفجرت كما انفجرت طائرات الحالة الأولى تماماً.

بدأ الطيارون يقفون وينظرون إلى سائر الطائرات المنتشرة فى الصحراء، وقد صارت المسافة بينهم وبين أقرب الطائرات السليمة لا تقل عن نصف كيلو متر.

البعض وقف يلهث وقال أحد الطيارين: لا أعتقد أننا سنصل إليها.. وفعلاً حدث ما قال بل وأكثر فقد وجد الطيارون باقى طائرات السرب تشتعل الواحدة تلو الأخرى.. والغيظ على الوجوه وبدأت الدموع تنساب من العيون.

لم تبق طائرة واحدة سليمة على الأرض وفى أقل من دقيقتين انتهت كل طائرات السرب.. ولمَ لا وقد وفرنا لطائرات العدو كل سبل الراحة فى الهجوم.. فالطائرات تبرق تحت الشمس بلا مخابئ أو دشم.. وأهديناهم مطاراً بلا أى وسيلة للدفاع الجوى.

اختفت طائرات العدو وبعد نحو خمس دقائق من الهجوم ساد السكون تلك الصحراء الواسعة المترامية ولم يبق سوى صوت النيران تأكل طائراتنا ومعدات صيانة المطار والسرب.. وسط دموع كل من فى المطار.. فقد أتم العدو مهمته بنسبة خسائر لنا تعادل ١٠٠٪ ولهم صفر فى المائة.

نصف دقيقة مرت بعد ذلك، وبينما بدأ الطيارون يلتقون فى محاولة للتعليق بأى كلمة اعتقاداً منهم بانتهاء الهجوم فإذا بموجة أخرى من الطائرات لا تقل عن عشر طائرات تنقض من السماء فى وضع الهجوم وبدأ كل طيار يجرى فى الصحراء يبحث عن ملجأ أو أى شىء يعصمه من الشظايا التى سوف تتناثر بعد ثوان، ولكن الطيارين فوجئوا بأن الطائرات قامت بالهجوم دون أن تطلق مدافعها أو صواريخها أو تسقط قنبلة واحدة وعادت ترتفع من انقضاض الهجوم لتدور فى سماء المطار..

فقد وجد طيارو موجة الهجوم الثانية أن القاعدة مدمرة بأكملها ولم تعد لهم أية أهداف ليدمروها، فما كان منهم إلا أن بدأوا فى الهجوم مرة أخرى ولكن هذه المرة كانت أهدافهم بشرية تستهدف طيارى القاعدة.. الذين كانوا بشراً عاجزين.. يفرون هنا وهناك فى الصحراء وكل ما يملكونه للدفاع عن أنفسهم هو طبنجة للدفاع الشخصى.. ويا لها من مهزلة.. طيارون داخل أحدث المقاتلات المجهزة يشتبكون مع طيارين مجهزين بسيقان للجرى وطبنجات مداها خمسون متراً.

والحمد لله لم يصب أى طيار فى هذا الهجوم، فبخبرتهم كطيارى مقاتلات يعرفون متى يتحركون ويهربون وذلك حينما تكون طائرة العدو على مسافة فتح النيران التى يعرفون أنه من المستحيل للطيار تعديل اتجاه التنشين بعدها إذا تحرك الهدف، وكانت تكفى بضع عشرات من الأمتار لليمين أو الشمال للنجاة من طلقات المدافع الرشاشة التى تصبها طائرات العدو.

ذهبت الطائرات لتأتى موجة ثالثة، ولكن هذه المرة اكتفت الطائرات بالتحليق عالياً حول القاعدة ثم انصرفت بعد أن أبلغهم طيارو الموجة الثانية بأنه لم تعد هناك أهداف، فانصرفوا ليبحثوا عن شىء آخر وهدف آخر.

كانت الفوضى واليأس والحزن هى المشاعر التى تعترى رجال القوات الجوية الذين كانوا يحاولون الاختفاء عن الأنظار عقب نكسة يونيو ليس لذنب ارتكبوه ولكن لأن المواطن العادى يعرف أن رجال القوات الجوية هم المسئولون عن حماية سماء الوطن، وما دامت الهزيمة قد حلت بنا فإن المسئول الأول هم الطيارون، ولم يعرف أبناء الشعب ملابسات ما حدث وأن الطيار المصرى لم يدخر جهداً فى الدفاع عن الوطن ولكن ما حدث خارج عن إرادته.. بل إن هناك طيارين نفذوا أعمالاً بطولية يوم النكسة.

كان الملازم طيار حمدى يتخفى إذا سار فى المنطقة التى يقيم بها ولا

يدخل بيته إلا ليلاً؛ حتى لا يراه أحد ويسمع من التعليقات ما يزيد حالته سوءاً.

ثم وجه اللواء صالح المنياوى كلامه للثلاثة الجالسين معه بدر وتمام وسامح وقال: «بعد كده اتقدمتم أنتم للالتحاق بكلية الطيران».. رد اللواء تمام قائلاً: فعلاً يا فندم.. فاكر يا بدر.

رد اللواء بدر موسى قائلاً: «ياه.. ده يوم ما يتنسيش؟» وبدأت الذاكرة تعود للوراء.

المكان: مقر المستشفى الجوى العام.. حيث كان هناك طابور من الشباب يقفون فى انتظار الكشف الطبى عليهم للالتحاق بالكليات العسكرية بعد حصولهم على الثانوية العامة.. وفى منتصف الطابور كان يقف شاب نحيف وقصير القامة اسمه بدر موسى يتجاذب أطراف الحديث مع طالب آخر يقف خلفه فى الطابور اسمه عبدالله تمام.

قال تمام لبدر موسى: إنت منين؟

بدر: من السويس

تمام: قدمت فى كلية إيه؟

بدر: البحرية

تمام: إشمعنى يعنى؟

بدر: لأننى من السويس، لكن أنا طالب حالياً، ومقيد فى كلية الفنون الجميلة.

تمام: طيب وجاى تقدم هنا ليه؟.. هتسيب الجمال كله يا عم وتروح لضرب النار والدم؟

بدر: نفسى أعيش حياة العسكرية.. وبمجرد ما قريت فى الجرايد الاحتياج لدفعة جديدة فى الكليات العسكرية انتهزتها فرصة وقلت أقدم.

ثم قال بدر لتمام: وأنت منين؟

قال تمام: من مديرية التحرير

بدر: وإيه اللى رماك على هنا؟

تمام: نفس اللى رماك

بدر: ربنا يستر من الكشف الطبى لأنه أهم عقبة.

تمام: قول يا رب

هنا كان بدر موسى قد وصل إلى أول الطابور الذى كان قد تم ترتيبه بنفس ترتيب ملفات الطلاب عند الطبيب.

سمع بدر «الصول حسن» الواقف أمام غرفة الكشف الطبى ليدخل الطلبة حسب ترتيبهم إلى الطبيب ينادى قائلاً: الطالب بدر موسى محمد موسى.

قال : أفندم

قال الصول حسن: ادخل

تقدم بدر موسى بقلق ودخل غرفة الطبيب وهو يتمتم ببعض الآيات والأدعية.

وفور دخول بدر غرفة الطبيب نظر الطبيب نظرة عامة إلى جسمه من أعلى لأسفل ثم قال له: «ضم رجليك».. ففعل.

ثم قال له الطبيب: افتح القدمين على شكل «٧» ففعل وقلبه يرتجف وتكاد الدماء تهرب من وجهه ولكن سرعان ما انفرجت أساريره عندما قال له الطبيب: اطلع نام على «الترولى».

استلقى بدر على «التروللى» وقام الطبيب بالكشف عليه، وفجأة وجد بدر وجه الطبيب يتغير وعقد حاجبيه ثم سأله الطبيب: أنت عندك ورم فى الكبد؟

قال بدر: لا يا فندم

قال الطبيب: يا بنى الكبد عندك متضخم

قال بدر: لم أشتك منه أبداً يا فندم

قال الطبيب: «انتظر».. ثم نادى على اثنين من الأطباء زملائه وانتحى بهما جانباً ودار بينهم حديث قصير، وتوصلوا فى النهاية إلى أن الكبد اكبر من الحجم الطبيعى بمقدار عرض أصبعين وأنه سليم وأن زيادة الحجم ليست بسبب حالة مرضية.. ثم نادى الطبيب على الصول حسن قائلاً: اللى بعده، وخرج بدر من عند الطبيب.

نادى الصول حسن: الطالب محمد عبدالله تمام

قال تمام: أيوه يا فندم.

قال الصول حسن: ادخل.

ودخل تمام للطبيب وبعد فترة خرج مبتسماً وكان فى انتظاره بالخارج بدر موسى الذى قال له: الدكتور قال لك إيه؟

قال تمام: الحمد لله.. أعتقد أنى ناجح وأنت عملت إيه؟

قال بدر: ربنا يستر.. الظاهر إنى هأقلش..

ذهب تمام وبدر وارتديا ملابسهما وخرجا معاً، وتواعدا أن يلتقيا فى اليوم التالى فى المكان نفسه لمعرفة نتيجة الكشف الطبى.. وكانت مفاجأة للاثنين أن وجدا نفسيهما فى كشف الناجحين، وتقرر إجراء «كشف الهيئة» بعد ثلاثة أيام.

فى مقر الكلية الحربية التقى بدر وتمام فى القاعة الكبيرة التى ينتظر فيها الطلاب حتى ينادى عليهم للدخول والالتقاء بمديرى الكليات العسكرية.

تبادل الاثنان الحديث، وبدا أن هناك توافقاً وألفة نشأت بينهما وشعر كل واحد منهما أن الآخر أصبح قريباً منه.

فجأة نادى ضابط برتبة ملازم أول: الطالب محمد عبدالله تمام.

قال تمام: تمام يا فندم

قال: ادخل

دخل تمام ووجد خمس شخصيات هم مديرى الكليات العسكرية ولفت

انتباهه أن أربعة منهم برتبة لواء وواحداً فقط برتبة عقيد، وكان هو العقيد طيار محمد حسنى مبارك مدير الكلية الجوية الذى بادر فسأل تمام قائلاً:

عاوز تخش كلية إيه؟

قال تمام بدون تفكير: الكلية الحربية

قال العقيد طيار مبارك: ليه.. أنت مش عاوز تبقى طيار ومن نسور الجو؟

سكت تمام لمدة ثلاث أو أربع ثوان ثم قال: فعلاً يا فندم.. أتمنى أن التحق بالكلية الجوية.

قال العقيد طيار مبارك: انصراف

شعر تمام بعد هذا الحوار أنه ناجح ومقبول فى الكلية الجوية، وفور خروجه وقبل أن يلتقى مع بدر موسى الذى كان ينتظر دوره سمع الاثنان صوت الضابط الواقف خارج غرفة كشف الهيئة ينادى:

الطالب بدر موسى محمد موسى

قال: تمام يا فندم

قال الضابط: ادخل

وفور دخول بدر إلى الحجرة ووقوفه أمام مديرى الكليات العسكرية.. سأله العقيد طيار حسنى مبارك ـ الذى كان يجلس فى أقصى يمين الجالسين ـ بلهجة حادة بعد أن نظر إلى ملف بدر موسى الموجود أمامه: أنت اسمك إيه؟

قال: بدر موسى يا فندم

قال: أنت من السويس؟

قال بدر: أيوه يا فندم

قال العقيد مبارك: أنت عاوز تخش «بحرية» ليه؟

قال بدر: علشان أنا من السويس وباحب البحر يا فندم

قال العقيد طيار مبارك: معنى كده إنك لو قبلت فى الكلية الجوية ما تروحش؟

لم يرد بدر موسى.

قال العقيد مبارك: أنت من السويس، واللى حصل لكم ده فى ٦٧ ما أثرش فيك؟

قال بدر: هو ده يا فندم اللى خلانى أتقدم للبحرية

قال العقيد طيار مبارك: طيب والجوية؟

قال بدر موسى: أدخل جوية يا فندم

قال العقيد طيار مبارك: اللى شفته فى السويس هيكون له أثر كبير فى حياتك لما تدخل الجوية.. إيه رأيك تخش الجوية؟

قال بدر موسى: أخش الجوية يا فندم

قال العقيد طيار مبارك: انصراف

خرج بدر موسى ووجد عبدالله تمام فى انتظاره فذهب إليه مسرع الخطى.. وقال تمام لبدر: عملت إيه؟

قال بدر لتمام نص الحوار الذى دار بينه وبين العقيد طيار مبارك، فقال تمام لبدر: والله؟.. يعنى قبلت فى الكلية الجوية؟

قال بدر: تقريباً.. وأنت؟

قال تمام: تخيل كده إيه اللى حصل؟

قال بدر مازحاً: إيه هيودوك الثانوية تانى؟

قال تمام: «يا جدع بطل تهريج» ثم قال بصوت عال وهو يفجر المفاجأة لبدر موسى: «هنبقى زملا يا بدر» سأله بتعجب وفرحةً: جوية برضه؟

قال تمام: جوية يا بدر.. وهنا أخذ الاثنان بعضهما فى حضن طويل وبعد أيام التقيا فى المكان نفسه، وتأكدا من نجاحهما وقبولهما فى الكلية الجوية.

وهناك تعرفا على الطالب سامح عبدالله الذى كان قد ورد اسمه أيضاً بين أسماء المقبولين فى الكلية الجوية، وكان أنيقاً فى ملابسه ويبدو كنجوم السينما وخرج الثلاثة على وعد باللقاء فى الكلية الجوية.

التقى الثلاثة مع باقى زملائهم لاستلام مهمات الطلبة المستجدين فى الكلية وتحدد موعد الدراسة.. والتقى الثلاثة مرة اخرى.

المكان: أرض الطابور بالكلية الجوية

الزمان: ١١ أكتوبر سنة ١٩٦٨

وقف ٢٦٠ طالباً فى طوابير بمجموعات يتلقون المبادئ الأساسية والتعليم الأولى وظهر خلال الطابور الانسجام الواضح بين بدر موسى وعبدالله تمام وسامح عبدالله وبينما كان الطلبة يسيرون بانتظام فى المجموعات فى أرض الطابور كان العقيد طيار حسنى مبارك مدير الكلية الجوية يمر بجوارهم واضعاً يديه متشابكتين خلف ظهره يتابع بنفسه مدى الجدية فى التدريبات ونفس الشىء كان يفعله أثناء التمرينات الرياضية والبدنية التى كان يهتم بها جداً ويؤكد عليها لدرجة أنه أثناء أحد التمرينات الرياضية أرسل رسالة شفوية إلى الطالب إسلام عبدالوهاب وهو أقدم الطلبة الذى يشرف على الدفعة وطلب منه استخدام الشدة فى التمرينات الرياضية وقال له : أنا عاوز طلبة أقوياء بدنياً.

ظل الطلبة فى الكلية ٤٥ يوماً هى فترة المستجدين ثم نزلوا فى أول إجازة.

وصل تمام إلى أسرته فى مديرية التحرير وبمجرد دخوله المنزل جرى نحو والده وقبل يده واحتضنه وشاهدته والدته لأول مرة بالزى الميرى فبكت من فرحتها وأخذته فى حضنها وأخذت تدعو له.. جلس تمام يحكى لوالديه كيف أنه أصبح إنساناً آخر.. وكيف وجد حياة الجندية فى الكلية الجوية.. الجدية فى كل شىء.. وقال: تصدقوا إننا بمجرد ما يضرب البروجى الساعة ٤,٥ نلاقى مدير الكلية بنفسه يمر علينا فى

عنابر السرايا الثلاثة بالكلية مرتدياً الزى كاملاً وبحذاء يلمع فيقفز الواحد منا كأنه لدغه ثعبان ويسرع فى الانتهاء من ارتداء الزى والخروج فوراً لأرض الطابور.

قال والده: ربنا معاكم يا بنى.. ربنا يحرسكم.

أما بدر موسى فقد دخل على والديه حالق زيرو وبعد السلامات والقبلات بدأ فاصل من النكات والتعليقات الساخرة من شقيقه الأكبر «رضا» الذى أخذ يتحسس شعر بدر القصير لكن والدتهما قطعت هذا الفاصل من السخرية وقالت لرضا: «يا واد سيب أخوك بقى وبطل تريقه».. وقالت لبدر: «قوم يا حبيبى عشان تتغدى أنا عاملة لك السمك اللى بتحبه».

فانتفض بدر وجرى نحو السفرة وجلس يلتهم السمك.

وكذلك جلس سامح عبدالله يحكى لأسرته عن مدير الكلية الذى يحظى بحب واحترام كل الطلبة وفى نفس الوقت يهابه الجميع، لشدته وحرصه الشديد على الانضباط العسكرى.. وقال: إننا نراه تقريباً فى اليوم الواحد ٦ مرات ونتوقع وجوده أمامنا فى أى لحظة.

وشرح سامح لأسرته كيف ينام بموعد ويصحو بموعد وكل شىء بحساب فى الكلية، وقال إن جميع طلبة الكلية يتوقعون للعقيد طيار حسنى مبارك أن يصبح يوماً ما قائداً للقوات الجوية.

خمسة أشهر مرت على الطلبة فى الكلية تدربوا خلالها على الطيران على الطائرة الجمهورية، وتقرر اختيار ٢١ طالباً منهم ممن يجيدون اللغة الإنجليزية ويجتازون كشفاً طبياً دقيقاً جداً للسفر والحصول على فرقة تدريب على الطائرة «الميج ٢١» فى روسيا.

وما إن سمع بدر موسى وتمام وسامح هذا الخبر حتى عقدت المفاجأة ألسنتهم خاصة أنهم دخلوا اختبارات اللغة الانجليزية ولم يعرفوا سببها.

وقف الثلاثة يتبادلون الحديث بعدما وجدوا أسماءهم ضمن الذين تقرر سفرهم إلى روسيا.. وكانوا يسألون أنفسهم باستغراب ودهشة:

معقول هنسافر للخارج وإحنا لسه طلبة، وكمان هنتدرب على أحدث طيارة فى العالم، قطع هذه الدهشة صوت يناديهم للإسراع فى إعداد أنفسهم للنزول فى إجازة والاستعداد للسفر إلى روسيا.

وبعد أيام كان يقف طابور من صفين يضم ٢١ طالباً فى الفناء المواجه للمبنى الذى يضم مكتب مدير الكلية الجوية، وكلهم فى أحسن هيئة وانضباط للقاء مدير الكلية قبل السفر للخارج.

دقائق فقط وقفوها وفجأة وجدوا العقيد طيار حسنى مبارك مدير الكلية يخرج عليهم فانتبه الجميع ووقفوا مشدودين بلا حراك أو حتى نفس حتى ينتهى مدير الكلية من التفتيش عليهم من حيث طول الشعر والهندام ولمعان الحذاء وغير ذلك.

مر العقيد طيار حسنى مبارك على صفى الطلبة الواقفين ومشى خلفهم واضعاً يديه خلف ظهره ولم يجرؤ أحد على الالتفات ـ ولو بعينيه فقط ـ ناحية مدير الكلية.. وبعد ثوان انتبه الجميع لصوت العقيد طيار حسنى مبارك من خلف الطابور وقد أمسك بشعر «تمام» من الخلف وقال له: «إنت يا طالب.. شعرك طويل ليه؟.. يعنى ألغى سفرك دلوقتى».. فلم يستطع تمام الرد وتمنى لو مر هذا الموقف بسرعة دون أن يوقع عليه أى جزاء أو يحرم من السفر.

ثم أخذ العقيد طيار مبارك يوجه للطلبة بعض التعليمات والكلمات الحماسية حول المهمة التى يسافرون من أجلها وأهميتها لمصر، وقبل انتهاء كلامه أمر المسئول عن البعثة بإبلاغه أولاً بأول بمدى التزام الطلبة بالانضباط العسكرى خلال الرحلة وأن أى طالب يخالف يتم إعادته فوراً لمصر.

سافر الطلبة الـ ٢١ إلى روسيا وكان بينهم بدر وتمام وسامح وظلوا فى جمهورية كازاخستان إحدى جمهوريات الاتحاد السوفيتى السابق ٢٠ شهراً للتدريب، فقد وصلوا كازاخستان فى شهر مارس عام ١٩٦٩ وعادوا فى شهر نوفمبر ١٩٧٠، وكانت الحياة هناك قاسية خاصة فى

الشتاء حيث تنخفض درجة الحرارة إلى ٤٠ درجة تحت الصفر فكانوا يرتدون أثقل الملابس.

بعد العودة من روسيا تم تخريج هذه المجموعة بعد فترة قضوها فى الكلية لم تزد على ١٥ يوماً لأن باقى الدفعة كان قد تم تخريجهم فى شهر ديسمبر ١٩٦٩، وكانت هذه آخر دفعة يتم تخريجها أثناء وجود العقيد طيار حسنى مبارك مديراً للكلية حيث تمت ترقيته بعد ذلك وتولى رئاسة أركان القوات الجوية لذلك أطلق الطلبة على هذه الدفعة ـ وهى رقم «٢٥» ـ دفعة حسنى مبارك.

تم توزيع طلبة هذه الدفعة على الأسراب الجوية، ووجد بدر وتمام وسامح أنفسهم موزعين معاً على قاعدة أنشاص الجوية للتدريب على الطيران الليلى على الطائرة «الميج ٢١» وكان قائد السرب هو المقدم حمدى كمال وقائد ثانى السرب الرائد وحيد عزيز.

كانت حياة الأسراب المقاتلة مفاجأة بالنسبة للثلاثة.. فقد وجدوا أنفسهم فى عالم آخر ووجدوا مفاهيم وأساليب حياة غير التى عاشوها فى الاتحاد السوفيتى أثناء التدريب على «الميج ٢١».. وجدوا فى أنشاص الكل نسيجاً واحداً والفارق فى الرتب لا تعرفه إلا من خلال الحديث فقط.. الجميع يتعاملون بحماس فى كل شىء، وكان الطيارون يحزنون إذا لم يتم إشراكهم فى الطلعات القتالية للاشتباك مع طائرات العدو خلال حرب الاستنزاف التى كانت قد اقتربت من نهايتها فى هذا الوقت.

لم يتم إشراك الطيارين الجدد فى الطلعات التدريبية أو الاشتباكات حتى يتم التأكد من انصهارهم مع مجموع الطيارين وأن معلوماتهم صحيحة عن الطيران وعن العدو وأن مستواهم يسمح لهم بالاشتباك مع طائرات العدو.

فى أحد الأيام وخلال حرب الاستنزاف فوجئ الجميع بإقلاع تشكيل «ميج ٢١» مكون من المقدم حمدى كمال قائد السرب والرائد وحيد عزيز

قائد ثانى السرب ورضا نصر وإسماعيل همام وكانت الطلعة عبارة عن قيام طائرتى «سوخوى» بعمل استطلاع على ممر «متلا» فى سيناء وتصويره تحت حماية طائرات «الميج ٢١» الأربعة.

أقلعت طائرتا السوخوى فى منتصف التشكيل وأمامهما طائرتا المقدم حمدى ورضا نصر وخلفهما طائرتا الرائد وحيد عزير وإسماعيل همام وسار الجميع فى اتجاه سيناء بارتفاع منخفض جداً حتى لا يلتقطهم رادار العدو وفوق القناة ارتفعوا إلى مسافة خمسة كيلو مترات لتفادى أسلاك الضغط العالى الموازية للقناة وطبعا فور ارتفاعهم ظهروا على رادار العدو.. وصل التشكيل إلى ممر «متلا» وتم تصويره، وعندما غيرت الطائرات السوخوى اتجاهها فى طريق العودة وبينما كان وحيد عزيز وإسماعيل همام يقومان بتغيير اتجاههما أخبرهما الموجه الأرضى محمد خطاب من خلال اللاسلكى أن هناك طائرات ميراج معادية خلفهما بمسافة ٤٠ كيلو متراً، وعرف ذلك من خلال شاشات الرادار الموجودة أمامه فى غرفة التوجيه الأرضى، وبعد ربع دقيقة قال: المسافة أصبحت ٣٠ كيلو، ثم ٢٠ كيلو.. فى هذا الوقت كان وحيد عزيز وإسماعيل همام قد أنهيا دورانهما وأصبحا على خط مستقيم فى اتجاه العودة.. وهنا قال الموجه محمد خطاب لوحيد عزيز: المسافة أصبحت ١٠ كيلو يا فندم.. وبعد لحظات قال له بصوت عال: «٣ كيلو يا فندم»، فى هذه اللحظة نفذ وحيد عزيز تغيير اتجاه حاد ناحية الشمال بسرعة؛ لأنه يعرف أن الطائرات الميراج تطلق صواريخها على مسافة ٣ كيلو وفعلاً حدث ما توقعه.

انفجر صاروخ بين طائرتى وحيد عزيز وإسماعيل همام وأصابت شظايا الصاروخ أشياء معينة فى محرك طائرة إسماعيل همام؛ فأعاقت عمل المحرك بعض الوقت كما أصابت شظية أخرى جناح طائرة إسماعيل همام أيضاً.

فى هذا الوقت كانت طائرتا وحيد وإسماعيل مازالتا فوق ممر «متلا».. بينما تمكنت الطائرتان السوخوى، ومعهما طائرتا المقدم حمدى ورضا نصر من العودة بسلام.

نظر وحيد عزيز فوجد ٤ طائرات ميراج دخلت خلفه وتركت إسماعيل همام عندها قام وحيد عزيز بتغيير اتجاهه بسرعة، وهنا اتصل إسماعيل همام بوحيد عزيز من خلال اللاسلكى، وقال له: «طيارتى أصيبت وسوف أهبط فى مطار القطامية».

أصبح وحيد عزيز وحيداً مع ٤ طائرات ميراج معادية مع ملاحظة الفارق بين الطائرات الميراج ذات الكفاءة العالية والطائرة «الميج ٢١».

لم يشعر وحيد عزيز بالخوف على حياته كما شعر فى هذه اللحظة لدرجة أن ركبته اليسرى ارتعشت فعلاً من الخوف.. لكنه وضع يده على ركبته وقال لنفسه: «يا وحيد.. عيب تخاف».

فكر وحيد عزيز بسرعة وقرر تنفيذ أى مناورات تحميه من الضرب؛ لأنه لو أصيبت طائرته فسوف يقفز بالكرسى المنطلق ويسقط بالباراشوت فى سيناء المحتلة وقتها ويصبح أسيراً ويتعرض لمعاملة سيئة؛ فقرر عمل بعض المناوشات معهم حتى يصل إلى قناة السويس فإذا ما ضربوه وقتها فوق القناة فسوف يقفز لأنه سيكون فوق أراضٍ ومياه مصرية.

وفعلاً نجح وحيد عزيز فى سحب طائرات الميراج الأربعة حتى قناة السويس، وفى هذا الوقت شعر بشجاعة وقال لنفسه: «ليه ما أضربش واحدة منهم»؟، وقد شجعه على هذا الفكر وجود ٤ طائرات مصرية كانت تنتظره فوق القناة، وفى الوقت نفسه انضمت ٤ طائرات أخرى لتعزيز الطائرات المعادية فأصبحت ٨ طائرات معادية.

اشتبكت الطائرات الميراج التى جاءت للتعزيز مع طائرات «الميج ٢١» المصرية التى كانت تنتظر فوق القناة بينما مازالت الطائرات الميراج الأربعة الأولى تطارد طائرة وحيد عزيز.

وفى هذه الأثناء نظر وحيد عزيز أسفل منه فوجد منظراً غريباً.. طائرة ميراج خلفها طائرة «ميج ٢١» خلفها طائرة ميراج، وخلفها «ميج ٢١» وهكذا فى شكل دائرة من ٨ طائرات.. فقال: «لماذا لا أطلق

النار على طائرة من الميراج لكى أحدث خللاً فى هذه الدائرة وأنقذ الطائرات المصرية؟ وربما تصيب طلقاتى طائرة ميراج فيكون المكسب مزدوجاً؟

نزل وحيد عزيز فى اتجاه طائرة ميراج من طائرات الحلقة ومر بجوار طيارها لإخافته، وفعلاً أصيب هذا الطيار بالفزع عندما فوجىء بطائرة وحيد عزيز بجواره وخرج من الحلقة التى بدأت تتكسر وبدأ هذا الطيار فى العودة ناحية إسرائيل فى خط مستقيم.

ضبط وحيد عزيز اتجاهه خلف هذا الطيار وأطلق عليه صاروخاً فأصابه وانفجر فى طائرته، وعندما شاهد وحيد عزيز الدخان الأسود يخرج من الطائرة الميراج تهلل فرحاً وصرخ فى اللاسلكى: «وقعت طيارة.. وقعت طيارة».. ونظر خلفه فوجد طائرتين ميراج تحاولان ضربه بعد خروجهما من الحلقة فنزل لأسفل بدرجة ٩٠ درجة مئوية ولمسافة طويلة حتى قبل الأرض وعلى ارتفاع ٤٠ سنتيمتراً وعلى وش الأرض زاد من سرعته حتى وصلت إلى ١٠٥٠ كيلو فى الساعة فى طريقه للعودة إلى القاعدة وكان الوقود الذى لديه نحو ٤٠٠ لتر يكفيه بالكاد حتى يصل للقاعدة.

وفور نزول وحيد عزيز من طائرته شاهده بدر موسى وعبدالله تمام وسامح عبدالله عندما كان يجرى بنفسه ومعه الفيلم الذى صور القتال الجوى وذهب لكى يحمضه فى المعمل بقسم التصوير بالقاعدة الجوية وانتظر حتى خرج الفيلم فأخذه ووضعه على جهاز تحليل الطلعات ورأى أين كان أثناء التنشين على الطائرة المعادية وهل كان فى الوضع الصحيح خلال المناورة أم لا؟

فى اليوم التالى حدث اشتباك آخر مهم وغريب حيث كانت الساعة الحادية عشرة مساء وكان وحيد عزيز وقتها طوارىء حالة أولى بمطار المنصورة.. وكان النقيب العجمى رحمه الله حالة ثانية.. فوجىء وحيد بطلقة خرطوشة «اسكرامبل» أى أمر إقلاع فورى وبسرعة.. أقلع بمفرده وتم

توجيهه إلى دمياط وأخبروه بأن هناك ٦ طائرات فوق البحر عند دمياط.. وهو فى الطريق كان يرى أنواراً فوق دمياط اقترب وقبل دمياط بنحو ٢٠ كيلو متراً حدث تشويش على اللاسلكى وكان يسمع أجراساً بصوت عالٍ جداً.. وانقطعت صلته بالتوجيه الأرضى بسبب هذا الصوت المرتفع للأجراس.. أكمل ورأى الطائرات المعادية تلقى بالمشاعل التى تضى الأهداف.

أقلع خلفه وبعده بدقيقتين النقيب العجمى رحمه الله.. دخل وحيد على مكان إلقاء المشاعل، وعندما اقترب بدأت هذه المشاعل تنطفىء.. فقام بتشغيل رادار الطائرة.. ومعروف أن رادار «الميج ٢١» لا يوجد شىء أسوأ منه فى الدنيا..لكنه التقط طائرة كانت على مسافة ١٦ كيلو متراً.. وبعد لحظات اختفت هذه الطائرة من على الرادار.. ظل يبحث فى الجو لمدة دقيقتين ونصف الدقيقة وهى مدة ليست قليلة فى الاشتباكات.. وسمع من وسط صوت الأجراس النقيب العجمى يقول: «يا فندم ارجع.. فيه طيارات تانية جاية»؟

علم بعد ذلك بأن هناك مدمرة مصرية كانت فى طريقها لضرب «بالوظة» و«رمانة» على شواطىء سيناء، وبعدما ضربت وفى طريق عودتها أقلعت طائرات إسرائيل لضربها.. فكانوا يلقون المشاعل المضيئة ليحددوا مكانها ويضربوها وعندما دخل وحيد وسطهم سبب لهم بلبلة وتوقفوا عن إلقاء المشاعل وتحول المكان إلى ظلام دامس لمدة عشر دقائق فكانت فرصة لهرب المدمرة المصرية من ضربات الطائرات المعادية.. واعتبر وحيد عزيز أنه أنقذ هذه المدمرة قبل ضربها.

فى هذه الأثناء كان يقف الثلاثة بدر وتمام وسامح فى ذهول وسألوا أنفسهم: «الناس دى بتعمل إيه»؟ وبمرور الوقت دخل الجميع المعترك واعتادوا على هذه الحياة.

فى أوائل عام ١٩٧٣ سافر بعض الطيارين المصريين للتدريب مع الطيارين الباكستانيين على خواص الطائرة «الميج ٢١»، وطبعا فى البداية كانت خبرة الباكستانيين أكبر نظرا لخوضهم الحروب العديدة

مع الهند، وتعلم الطيارون المصريون كيف يصلون بالطائرة «الميج ٢١» إلى السرعة «صفر» وكذلك كيف تكون المسافة بين أفراد التشكيل ٢ كيلو متر بدلاً من عشرة أمتار تقريباً كما كان متبعاً من قبل وكل ذلك أفاد الطيارين المصريين فى حرب أكتوبر.

كان أسعد خبر سمعه الطيارون فى أوائل عام ١٩٧٣ هو تولى اللواء طيار حسنى مبارك قيادة القوات الجوية.

هنا قطع اللواء صالح المنياوى الحوار قائلاً: المرحلة اللى بعد كده بقى هى أخطر مرحلة فى تاريخ مصر والقوات الجوية، وعلشان تعرفوا اللى حصل قبل الضربة الجوية لازم تعرفوا إزاى كان بيفكر اللواء طيارحسنى مبارك ومساعدوه.

قال اللواء بدر موسى: واضح أن سيادتك لسه عندك أسرار.

رد اللواء صالح المنياوى: بصوا بقى.. لا توجد قوات جوية فى أى دولة فى العالم تستعد للدخول فى حرب دون أن تجرى مقارنة قوى بينها وبين القوات الجوية للخصم.. ومهمة القوات الجوية بعد النكسة كانت الاستعداد لمعركة هجومية لتحرير سيناء.. وهذا كلام عام لم يحدد فيه موعد الحرب ولا كيفية تنفيذ المعركة.

وإذا أجرينا مقارنة قوى لابد أن نبحث فى الآتى: نوعية الطائرات وتسليحها وأعدادها وعدد الطيارين وتدريبهم، والنسبة بين أعداد الطيارين وأعداد الطائرات.. ولكى تكون المقارنة حقيقية فلابد أن تكون لدينا معلومات كاملة عن العدو.

ظللنا لفترة طويلة جدًا ندرس العدو ونحاول استكشافه..بالرغم من الغموض والتستر والكتمان الذى أضفاه على نفسه وكان يقال عن العدو إنه قوة لا تقهر مما زاد العملية غموضاً.

وعندما نأتى لمقارنة القوى نبدأ بمقارنة الطائرات.. فقد كان لدينا «الميج ٢١» كأساس للطائرة المقاتلة و«السوخوى» كأساس للمقاتلات القاذفة، و«ميج ١٥»، و«ميج ١٧» ذات الاستخدام المحدود.

وعلى الجانب الآخر كان لدى العدو طائرات الميراج ذات التسليح المتطور، وكانت إسرائيل تستخدمها كأساس للطائرات المقاتلة ثم «الفانتوم» وهى طائرة لها إمكانيات كمقاتلة، وكمقاتلة قاذفة وإمكانياتها كبيرة جداً كمقاتلة قاذفة.. بالإضافة إلى بعض الطائرات الأخرى.

وإذا نظرنا للتسليح فى الطائرات المختلفة فإن الأساس فى القتال الجوى هو الصواريخ التى تحملها الطائرات.. وللأسف فإن «الميج ٢١» المصرية بها صاروخان فقط وإمكانية إطلاقهما محدودة جداً خاصة عندما تنفذ الطائرة مناورة عنيفة خلال الاشتباكات الجوية.. إذن الباقى هو المدفع.. والمدفع يحتاج إلى كفاءة عالية لأنه لابد من الاقتراب من الطائرة المعادية والتنشين بشكل جيد.. والشىء المهم أنه كان لدينا عدد من طائرات «الميج ٢١» بدون مدفع لأنها مقاتلة ليلية.. وكنت عندما أطلب من الطيارين تنفيذ طلعة مقاتلات فإننى كنت أشعر وهم كذلك يشعرون أن الطائرة بلا تسليح.. وهذا شىء مزعج.

أما بعض الطائرات المعادية فقد كان لديها صواريخ يمكن أن تطلق من على بعد ٣٠ كيلو متراً قبل دخول المعركة الجوية وهى موجهة بالرادار كما أن إمكانية إطلاقها فى المعركة أكبر بكثير من طائرات «الميج ٢١».

نأتى بعد ذلك للمقاتلات القاذفة وهى الطائرة السوخوى.. وهى طائرة ضخمة جدًا ورغم أنها مقاتلة قاذفة لكن إمكانيات حملها للصواريخ والقنابل محدودة.. وإذا قارناها بالفانتوم فلا مجال للمقارنة.

الفانتوم أسرع من الصوت، وتدافع عن نفسها بكفاءة.. أما السوخوى فلابد أن تحميها طائرات المقاتلات حتى تؤدى مهمتها.

باقى المقاتلات القاذفة «ميج ١٥» و«ميج ١٧» اضطررنا لاستخدامها كمقاتلات قاذفة لأنها لا تصلح كمقاتلات.

الشىء المزعج فى مقارنة القوى هو أننا لم نكن نستطيع الوصول إلى داخل إسرائيل بطائراتنا بينما هم قادرون على الوصول إلى أى مكان فى مصر بطائراتهم بسبب كمية الوقود بالطائرات.

إذن لابد للقوات الجوية أن تفكر فى أمرين مهمين جداً.. الأول استخدام القوات المتاحة بكفاءة تحقق أفضل النتائج وبدون خسائر كبيرة بالنسبة للتفوق التسليحى للعدو؛ بمعنى أننا إذا أردنا ضرب العدو لابد أن ننفذ تفوقاً وقتياً لا يستطيع العدو التصرف حياله بكفاءة كبيرة.

الشىء الآخر أننا لا يمكن أن نسمح بتكرار ما حدث فى ١٩٦٧، وهو إخراج القوات الجوية المصرية من الحرب.. لا بضربة جوية ولا بعشرين ضربة.

وتجمعت عندنا فكرة مهمة جداً.. هى أن الحرب قادمة لا محالة.. ولابد أن تستعد القوات الجوية والدفاع الجوى لصد أى هجمة، ووضعنا تنسيق تعاون على أعلى مستوى بين القوات الجوية والدفاع الجوى.. بحيث إنه لو أقلعت القوات الجوية بطائرات كافية فلابد أن يتوقف الدفاع الجوى، وإذا لم تكن الطائرات بأعداد كافية يمكن فصل المناطق وتخصيص منطقة للدفاع الجوى يكون إطلاق الصواريخ فيها حراً بعيدًا عن طائرات القوات الجوية.. أو إعطاء الدفاع الجوى المهمة كاملة.

هذا الكلام قد يكون سهلاً شرحه، لكن تنفيذه صعب جداً لأن كل جهة من الجهتين تريد أن تكون هى التى نفذت العملية.

نرى بعد ذلك كيف سيتم استخدام القوات الجوية فى الهجوم.. هل كما كان فى الماضى.. نرسل بعض الطائرات لضرب هدف أو اثنين؟.. لا.. لقد كان الأنسب هو أن تكون الضربات للعدو موجعة، تدمر كل ما نريد تدميره وفى وقت واحد وبفكر يتم خلاله حماية المقاتلات القاذفة بطائرات المقاتلات؛ بحيث يتم منع العدو من التدخل ضد المقاتلات القاذفة بأى شكل، لأن المقاتلات القاذفة إذا هوجمت فإن أول شىء يفعله الطيار هو إلقاء القنابل والدفاع عن نفسه، فإذا لم نوفر له هذه الحماية فإننا نكون قد ارتكبنا خطأ فادحًا جداً.

لكى ننفذ ذلك لابد أن نفاجىء العدو حتى لا يقابلنا بأعداد كبيرة من الطائرات ويحدث خسائر كبيرة فى طائراتنا.

الشىء الآخر الذى لابد أن يعرفه الجميع أن عدد الطيارين الموجودين لدينا بعد النكسة كان قليلاً جداً مقارنة بالعدد الذى خططنا للوصول إليه.. وهذا جعل القوات الجوية تقرر تخريج دفعات متتالية من الطيارين الجدد، والمشكلة كانت فى ضيق الوقت، ومطلوب أخذ طالب عمره لا يتجاوز ١٨ أو٢٠ سنة لكى يطير على طائرة أسرع من الصوت.. ولكى نجهزه لابد أن يأخذ حقه فى التدريب وإلا نكون قد ألقيناه فى مجزرة لا يجيد التصرف فيها.

بالنسبة للهجمات الجوية كان قرار قيادة القوات الجوية متمثلة فى اللواء طيار محمد حسنى مبارك هو ضرب كل الأهداف المطلوبة فى وقت واحد، وبكثافة من المقاتلات القاذفة المحمية من المقاتلات؛ بحيث لا يستطيع العدو أن يصدها أو يؤثر فيها تأثيراً كبيراً.

هذا الفكر.. كيف تم تنفيذه؟.. أولاً لكى يتحقق هذا لابد من المفاجأة، وللأسف الشديد أنه قبل عام ٦٧ كان الطيار الذى يطير على ارتفاع منخفض يحاكم وأحياناً يتم طرده من القوات الجوية.. إذن لا يوجد لدينا تدريب على ارتفاع منخفض فى الوقت الذى نريد فيه تدريب كل طيارينا على ارتفاع منخفض، وليس طياراً بمفرده ولكن كتشكيلات.. ويكون قائد التشكيل الذى يطير على ارتفاع منخفض مسئولاً عن عدم اصطدام طائرات التشكيل بالأرض.. والوصول للهدف وبدقة مع مراعاة أنه ليس لديه الفرصة لرؤية الأهداف التى تساعده للوصول للهدف؛ لأنه يسير بارتفاع منخفض ولا يرى تضاريس المنطقة جيداً.. لذلك لابد أن تكون عينه على «البوصلة».. وبدقة شديدة جداً حتى لا ينحرف عن مساره.. الشىء الثالث هو التوقيت.. الذى يخبره بأنه بجوار الهدف فيبدأ يشد «أى يرتفع لأعلى» ويهاجم هذا الهدف.

الشىء الأقوى أننا لكى نحقق هذا الهدف فلابد من تدريب الطيارين على ضرب هذه الأهداف ومن أول هجمة.. لأن العدو يضع حماية رهيبة ومكثفة حول هذه الأهداف لحمايتها.. فلا فرصة للخطأ فى إصابة الأهداف من أول مرة.

هذا الكلام عندما يتم تحويله إلى واقع تدريبى يساوى كثيراً.. أضيفوا إلى ذلك أن العدو عنده منطقة معينة سيعرف عن طريقها أننا قادمون.. سواء من الرادارات التى ترانا على ارتفاع منخفض ومداها ٤٠ كيلو متراً أو عن طريق نقاط المراقبة بالنظر.. لذلك كان لابد أن نعلم متى سيعرف العدو بقدوم طائراتنا.. فتم تدريب الطائرات التى ستقلع من مطارات مختلفة على الوصول فى وقت واحد إلى المنطقة التى سيعرف العدو فيها قدومنا.. لأنه لو وصل طيار قبل باقى التشكيلات فإنه يكون قد أنذر العدو بقدوم باقى التشكيلات.

لكى يتم ذلك بصورة جيدة فإنه لابد أن تنفذ القوات الجوية التدريب الكافى بشكل منضبط جداً تضمن به أن كل تشكيل سيقلع فى التوقيت المناسب ويصل للمكان المطلوب فى الوقت المناسب أيضاً.. وكذلك يدمر الهدف فى التوقيت المناسب وذلك يحتاج تدريباً متواصلاً يختلف تماماً عن تدريباتنا قبل عام ١٩٦٧.. فقبل عام ١٩٦٧ كانت الوحدات يتم تدريبها داخلها.. والتدريب المكثف كان محدودا.

وما حدث فى الضربة الجوية الأولى كان فكر استخدام.. وهو أن تتبع القوات الجوية الفكر نفسه فى كل المهام المطلوب تنفيذها.

كان هناك خوف من حدوث خسائر فى تدريبات الطيران على ارتفاع منخفض لكن بفضل الله وصلنا لما نريد بأقل الخسائر.

وأذكر أن قادة القوات المسلحة قالوا لنا إنهم كانوا خائفين من أن تصطدم طائرات الضربة الجوية بالساتر الترابى من شدة انخفاض الطائرات.

ولأن العدو يحرك أهدافه دائماً فكان لابد أن تكون لدينا معلومات وصور لمواقع الأهداف المعادية فى آخر وضع لها وقد تم ذلك عن طريق طائرات الاستطلاع.

لقد كان لدينا قبل ١٩٦٧ سرب صغير اسمه سرب استطلاع لم يكن بطائراته كاميرات لتصوير الأهداف.. أما قبل حرب ٧٣ فكان لدينا

طائرات استطلاع مزودة بأحدث الكاميرات لتصوير الأهداف، وطيارون مدربون وفى منتهى الكفاءة والقدرة على تصوير الأهداف والحصول على المعلومات عن العدو.. لأننا إذا لم نعرف آخر موقف للأهداف فإن الهجمة لن تحقق المطلوب منها.

ورغم أن العملية قد تبدو بسيطة للعامة وهى إقلاع الطائرات لضرب الأهداف المعادية، فإن الدقة كانت مطلوبة لتنفيذ ذلك على مستوى كبير جداً.. فلكى يتم ضرب هذه الأهداف بشكل جيد كان لابد من عمل مناطق تدريب بها هياكل تماثل هذه الأهداف.

قبل الحرب كان قد دخل الخدمة بالقوات الجوية عدد كبير من الطيارين الجدد الذين سمعوا عن العدو وذراعه الطويلة.. لذلك كان لابد من تدريبهم على أهداف حقيقية عند العدو، وهذا ما كنا نسميه التطعيم للمعركة.

لاشك أن الطيار الجديد ـ كأى إنسان يدخل الحرب لأول مرة ـ تكون عنده رهبة من الموقف.. وقد أزلنا هذه الرهبة خلال فترة حرب الاستنزاف عن طريق تدريب الطيارين الجدد على ضرب الأهداف فى سيناء.. فلم يشارك طيار فى حرب أكتوبر لم يكن قد طار فوق سيناء وشعر بالموقف.

والحقيقة أن اللواء طيار حسنى مبارك ذو فكر عملياتى على مستوى عالٍ جداً ويعرف تماماً كيف يوظف التدريب لصالح مهام العمليات فلم يبخل بأىٍ شىء ومعروف عنه النشاط وكنت أذهب معه إلى المطارات والقواعد الجوية، وكان يعطى أوامر بتنفيذ طلعات بتشكيل مماثل للتشكيل الذى سينفذ الضربة الجوية، وكان يحسب التوقيتات ويدرس كل الملحوظات وأعددنا مكاناً مشابهاً للأهداف المراد ضربها وكان هذا المكان فى وادى النطرون، ووصلنا إلى نتائج جيدة، وكان ذلك من الأسباب التى جعلت المهمة سهلة بالنسبة للطيارين رغم صعوبتها الأولية.. كل الطيارين كانت لديهم خرائط جاهزة وتفاصيل المواقع قبل موعد الضربة الجوية بمدة وذلك للتدريب عليها قبل تنفيذ أى طلعة.

لاشك أنه لأول مرة يحدث هذا التنسيق الكبير جداً مع سائر أفرع القوات المسلحة.. لأن من ضمن مهام القوات الجوية ضرب احتياطيات العدو وبعض النقاط الحصينة فى الضفة الشرقية ليسهل تعامل القوات البرية والمدرعات معها.

وعموما فإن المقاتلات لا تحتاج أكثر من ثلاث دقائق لكى تقلع طائرات حالة الاستعداد الأولى لذلك فإن الوصول إلى نقاط تبليغ العدو بهجومنا فى أوقات مختلفة يعطى العدو فرصة لإقلاع طائرات حالة الاستعداد الأولى لديه لمقابلتنا وربما حالة الاستعداد الثانية أيضاً.

كما أننى لم أضمن أن كل هذه الطائرات التى نفذت الضربة الأولى لن يخطىء أحد الطيارين فى بعض الثوانى.. كما أنه كان لابد من وجود الطائرات المقاتلة فى مقدمة التشكيلات للاشتباك مع الطائرات المعادية التى من المحتمل أن تكون موجودة فى الجو أثناء الهجوم وذلك حتى تحمى الطائرات المقاتلة القاذفة أثناء ضرب أهدافها المحددة، لذلك كان لابد من أن تلتقى الطائرات جميعها وتمر فوق القناة فى وقت واحد ثم تصل إلى نقاط المراقبة المعادية فى توقيت واحد، وبعد ذلك تزيد الطائرات المقاتلة من سرعتها وتسبق التشكيلات كلها لتستكشف الأمر، وتشتبك مع أى طائرات معادية قد تكون فى الجو.

كما أن الموجه الأرضى فى المطارات المسئولة عن استخدام طائراتنا المقاتلة يعلم جيداً أين تكون الطائرات المسئول عن توجيهها فى كل مرحلة من مراحل الضربة الجوية.. لأن الطيار أقلع من مطار معين، وسار بسرعة محددة فى اتجاه محدد، والموجه يحسب كل فترة أين وصل هذا الطيار.. حتى عندما يتخطى القناة ويزيد سرعته يعلم الموجه جيداً مكان كل طيار.

كان على الموجه الأرضى دور مهم بحيث يحمى الطائرات المقاتلة المتقدمة من التعرض لضرب الصواريخ المعادية (الأرض - جو)، لذلك فإنه يكون مسئولاً عن تحديد المكان والوقت اللازمين لكى ترتفع طائراتنا من

الارتفاع المنخفض إلي الارتفاع الأعلى، لتجنب الصواريخ ولتكون أقرب ما يمكن من الطائرات المعادية إن وجدت.

قابلنا احتمال نجاح الطائرات المقاتلة المعادية ـ إن وجدت ـ فى الإفلات من طائراتنا المقاتلة، والوصول إلى الطائرات المقاتلة القاذفة ومنعها من تنفيذ مهامها.. إذن لابد من حماية طائراتنا المقاتلة القاذفة بأسلوب آخر وهو أسلوب الحماية المباشرة.. وهو وجود تشكيلات من طائرات مقاتلة أخرى على أجناب الطائرات المقاتلة القاذفة، ويكون دور الموجه الأرضى توجيه أقرب تشكيل من هذه المقاتلات ناحية الطائرات المقاتلة المعادية إذا أفلتت من طائراتنا المتقدمة.

هذا الفكر جعل خسائرنا تكاد لا تذكر فى الضربة الجوية الأولى مقارنة بالخسائر المحتملة قبل الضربة.

لقد نجحت الضربة الجوية بكل المقاييس.. فاجأنا العدو مفاجأة كاملة.. ووصلت طائراتنا إلى أهدافها ودمرتها تدميراً موجعاً، وتم ضرب كل المطارات ومراكز الإعاقة والسيطرة على سيناء، وهى الأهداف التى كانت فى مدى طائراتنا، حيث يحدد ذلك كمية الوقود التى تكفى للذهاب والعودة مع احتمال الدخول فى اشتباكات جوية.

ساعد نجاح الضربة الجوية فى أن تتم عملية العبور فى مراحلها الأولى بسهولة ويسر.

شىء آخر وهو توقيت الضربة الجوية.. فالإسرائيليون كانوا يعرفون أننا إذا هاجمناهم فإن ذلك سيكون فى أول ضوء، أو فى آخر ضوء.. لكن لم يخطر ببالهم توقيت الساعة الثانية.

و٦ أكتوبر يوافق يوم عيدهم وفيه لا يقوم أحد بأى نشاط ويكون الوضع العام عندهم هو الاسترخاء.. كما أن المهم أنه لا يوجد تليفزيون الذى يتم عن طريقه استدعاء الاحتياطى بشكل مؤثر وكبير.

أما توقيت الساعة الثانية.. فمعروف أن اتجاه تيار المياه فى قناة السويس يتغير كل ٦ ساعات ويصل أحيانا إلى سرعات عالية جداً.. هذا

بالنسبة لعبور القوات.. لذلك كان لابد من مراعاة أن تكون سرعة تيار المياه هادئة جداً وقت العبور.

وكان لابد من فرض السيطرة الجوية على مسرح العمليات حتى يسهل تنفيذ المهام وتسهيل مهمة القوات البرية.. وللعلم فإننا لم نستخدم كل طائراتنا فى الضربة الجوية الأولى.. فقد كانت هناك طائرات موجودة لحماية عودة طائرات الضربة الأولى.

فتوقيت القتال كان لابد أن يحقق المفاجأة للعدو، وهذا تحقق فى اختيار يوم ٦ أكتوبر بالذات، كما أن اختيار الساعة الثانية يحقق أيضاً المفاجأة علاوة على مراعاة سرعة واتجاه مياه القناة.

لقد نفذنا خطة خداع استراتيجى لم تحدث من قبل بهذه الدقة المطلوبة.. فتحرك القوات كان يتم فى وضح النهار وطبعاً فإن التفكير المعتاد يقول إن التحرك «الواضح» لا يكون تحرك قتال لأن الوضع العادى هو إخفاء تحركات القتال حتى لا ترصدها القوات المعادية، كما أن الدقة فى التمويه كان لها تأثير مهم.. فحتى قبل الضربة الجوية بساعات لم يكن يعرف توقيت الضربة سوى قادة الألوية الجوية فقط وموعد الضربة الجوية لم يكن يعرفه فى القوات الجوية سوى اثنين هما قائد القوات الجوية اللواء طيار حسنى مبارك الذى كان يعلم الموعد قبلها بأيام.. وأنا فلم يخبرنى اللواء طيار مبارك بالموعد إلا قبلها بـ ٢٤ ساعة فقط.. واتفقنا أن أتولى أنا الذهاب للمطارات البعيدة فى زيارات عادية جداً وأخبر قادة الألوية.. بحيث أجتمع مع الطيارين، وعند مغادرتى وقبل ركوب طائرتى للعودة أخبر قادة الألوية بموعد الضربة.

لقد اتفقت مع اللواء طيار مبارك على ألا نتحدث فى ذلك مع أحد فى التليفونات وطلب منى عدم الجلوس فى غرفة العمليات لفترة طويلة يوم ٥ أكتوبر وأن أخرج لزيارة أقاربى أو معارفى.. المهم ألا أظل فى غرفة العمليات لفترة طويلة خشية أن تكون هناك عيون تراقب تحركاتنا وتعرف أن هناك شيئا سيحدث قريباً.. فلم نترك شيئا للظروف.

لقد سعدت جداً بأن الهجوم سيبدأ لأن الانتظار الطويل كان صعباً.. كما أن الحماس للقتال يقل بالانتظار الطويل وعدم تنفيذ العمليات.. فلا يوجد جندى أو ضابط فى القوات المسلحة لم يسعد بقرار العبور، لأنه كان هناك شك فى أن يحدث الهجوم.

وبعد أن علمت بموعد الضربة الجوية من اللواء طيار مبارك استدعيت نائبى، وأخبرته بالموعد وطلبت منه استدعاء قادة الألوية للقاهرة وإخبارهم بالموعد ثم عادوا لقواعدهم بعد أن التقوا باللواء طيار مبارك.

نأتى إلى فكر صد الهجمات الجوية المعادية.. فعندما نعرف أن طائرات العدو قادمة كانت تقلع طائرات تكفى لصد هذه الهجمة، وقد ساعدت نقاط المراقبة بالنظر فى هذه الجزئية بشكل كبير جداً، وأعطيت أوامر لقادة التشكيلات بأنه فى حالة الشك فى قدوم طائرات معادية يتم إعطاء الأوامر بالإقلاع الفورى حتى لو لم تصل هذه الطائرات حتى لا نتعرض للضرب على الأرض أبداً.

أردنا الوصول إلى شىء يكون له قيمة فى صد الهجمات المعادية.. أولاً.. لابد أن يأتينى الإنذار فى لحظة اكتشاف قدوم الطائرات المعادية، ولكى ننفذ ذلك فإن الجندى الموجود فى نقاط المراقبة بالنظر كان على اتصال بكل مطارات المقاتلات فى الوقت نفسه.

الشىء الآخر الذى كان لابد أن يحدث هو تسهيل مهمة إقلاع العدد الكبير من الطائرات لصد الهجمة القادمة فى أى وقت وبسرعة فأنشأنا ممرات احتياطية بجوار الممرات الرئيسية لإقلاع أكبر عدد من الطائرات معاً وواجهنا سؤالاً مهماً: من الذى يقود هذه الطائرات؟.. هل يتولى كل قائد تشكيل قيادة طائراته؟.. لا.. سيختفى التنسيق.. هل يتولى القيادة قائد التشكيل الذى يضم أكبر عدد من الطائرات؟ أيضاً هذا الحل غير عملى.. هل يتولى القيادة قائد أقرب تشكيل من منطقة الاختراق؟.. احتمال معقول.. ولكن توصلنا إلى أن يتولى القيادة أول

قائد أقلعت طائراته وسيطر عليها فى الجو.. لأنه لابد أن يكون هناك قائد واحد لكل التشكيلات التى أقلعت من المطارات المختلفة لصد الهجمة المعادية.

كما أنه لابد من أن يكون الموجهون الأرضيون يعرفون التوجيه على أعلى مستوى، ويعملون بعقل قتالى، لأنهم يتولون توجيه الطائرات فى الجو.

لذلك اخترت مجموعة من طيارى القتال الذين توقفوا عن الطيران نتيجة أزمات صحية، ودربتهم على عملية التوجيه، وجعلتهم أقدم موجهين فى كل قواعد المقاتلات.. لم نلغ الموجهين الأصليين ولكن وضعنا طياراً فى غرفة التوجيه، لأنه يشعر بالطيار الذى فى الطائرة.

وقبل الحرب كان لابد من السيطرة على قلة الوقود فى طائرات «الميج ٢١» مع كثرة الوقود فى الطائرات الميراج العادية.. إذن لابد من التدريب المحنك لاستغلال قدرات طائراتنا ذات الوقود الأقل بالأسلوب الذى يضمن الاستخدام الأمثل لهذه الطائرات، كما كان لابد من عمل شىء لمواجهة الصواريخ التي تطلقها الطائرات المعادية من مسافات بعيدة قبل دخولها المعركة.. لذلك كان يجب تنفيذ مناورات حادة بطائراتنا فى التوقيت المناسب لتفادى هذه الصواريخ.. ولابد أن يصدر الأمر فى البداية بإقلاع الطائرات دون تأخير لأن الطائرات المعادية تطير بسرعة ١٥ كيلو متراً فى الدقيقة.

وأود أن أشير إلى حقيقة مهمة جداً وهى أن العدو لم يقم بأى طلعة خلال الفترة من ١٩٦٧ حتى ٧٣ دون أن ندرسها جيداً.

لقد بذلت القوات الجوية جهداً خارقاً فى «الثغرة» لأن القوات البرية لا تستطيع أن تتدخل بسرعة.. بعكس القوات الجوية.. فقد ركزنا على ضرب المدرعات المعادية فى الثغرة.. لأننا كان لدينا نوع من الصواريخ المضادة للمدرعات ذو تأثير فعال جداً.. وعندما جاءنا هذا الصاروخ أكد لنا كبير الخبراء الروس أن هذا الصاروخ سيىء وحاول إقناعى بعدم

استخدامه، مما أثار الشك فى نفسى وعندما اختبرت هذا الصاروخ وجدته أفضل سلاح ضد المدرعات المعادية.

وعندما بدأت العمليات الحربية لم يرسل الروس إلينا قطعة غيار واحدة تصلح للطائرات الميج، وحتى الجسر الجوى الذى أقاموه معنا كان عبارة عن أشياء تدعو للضحك ليس به أى شىء يصلح للقوات الجوية أو البرية.. وفى المقابل عندما شاهدت أمريكا هذا الجسر الجوى أمدت إسرائيل بأحدث المعدات.

سأل اللواء بدر موسى اللواء صالح المنياوى: هل تأكدتم أن الطيارين الأمريكان شاركوا مع إسرائيل فى حرب أكتوبر؟

قال: بدون شك.. أعرف أحد الأمريكان وكان قائد لواء جوى أخبرنى بأنه صدرت لهم الأوامر بارسال كل طائراته لإسرائيل.. لقد كان واضحاً جداً مشاركة أمريكا بالطائرات والصواريخ والطيارين مع إسرائيل.

سأل اللواء سامح عبدالله اللواء صالح: بوصفك كنت قريباً من اللواء طيار مبارك كيف كانت سياسته؟

قال: كانت سياسته الدائمة هى عدم الانقطاع عن الطيارين فى القواعد الجوية.. وهذه السياسة زرعها فى سائر قيادات القوات الجوية بضرورة تواجدنا وسط الطيارين حتى يشعروا أننا معهم ونتعرف على مشاكلهم، وكان اللواء طيار حسنى مبارك مهتماً جداً بالنصف الآخر من القوات الجوية، وهم الفنيون الذين أثبتوا فدائية وتضحية غير مسبوقة.. فقد كنت أمر على المطارات أثناء الحرب، وأمكث يوماً فى كل مطار، وخاصة فى المنصورة.. كنت أجد هؤلاء الفنيين لا ينامون طوال الليل.. ولا توجد طائرة تبيت غير صالحة.. فقد أصلحوا أعطالاً خلال ساعات، بينما المعتاد أن يتم إصلاحها فى نحو أربعة أيام.

ومما كان يميز اللواء طيار مبارك أنه كان يستمع لكل الآراء حتى لو كان فى مخيلته قرار معين.. وهذا جعل العلاقة النفسية بين القائد ومنفذى الطلعات علاقة قوية، فالذى يتلقى الأوامر يعرف أن الذى

أصدر الأمر طيار، ويعرف عواقب هذا الأمر جيداً، وأن الأمر لا يحتمل خطأ يسبب خسائر.. ويعرف أن كل شىء مدروس بعناية، وكنا باستمرار نجلس مع الطيارين وندرس كل الطلعات التدريبية، وعرف كل طيار أخطاءه وما يجب فعله لتدارك هذه الأخطاء.

وهنا قطع صوت الأمواج على شاطئ العريش حديث الخمسة الجالسين يجترون الذكريات الجميلة، وقال تمام للواء حمدى كمال: فاكر يا فندم حكاية «السستة».. فضحك اللواء حمدى كمال ضحكة عالية قائلاً: طبعاً أمال إيه؟».

فقد كان أحد أيام شهر يوليو ١٩٧٣ عندما كان النقيب طيار عبدالله تمام طوارئ طيران، وكان جالسا فى غرفة الطوارئ التى يكون بها سريران صغيران وبعض الكراسى.. فتح تمام «السستة» الجانبية لبدلة الطيران؛ حتى لا تضايقه أثناء جلوسه، وكان يجلس بجانبه المقدم حمدى كمال قائد السرب مشغولاً فى قراءة صحيفة «الجمهورية» ولم يدخل الاثنان فى أى حديث، وفجأة التفت المقدم حمدى كمال ناحية النقيب عبدالله تمام ورأى «السستة» المفتوحة فقال له: إيه اللى انت مهببه ده؟

قال تمام: فكيت «السستة» شوية يا فندم علشان ما تضايقنيش فى القعدة.

وهنا بدأ المقدم حمدى كمال فى محاضرة طويلة للنقيب تمام عاتباً عليه وقال: هتعمل إيه إذا صدرت الأوامر بالإقلاع وسيادتك «ملخوم» فى قفل «السستة»؟ وهتتصرف إزاى إذا «السستة» عصلجت؟.. يعنى البلد كلها تقف علشان سستة حضرتك؟..

ولم يوقف سيل هذه الكلمات من المقدم حمدى كمال سوى أن اعتدل النقيب تمام وأغلق السستة وجلس فى انتظار أوامر الإقلاع.. لكن فى هذا اليوم لم يحدث شىء.

جاء الطفل الذى قذف الكرة على الشطرنج وكان سبباً فى لقاء الطيارين الخمسة بعد طول فراق وقال «يا جدو الغدا جاهز».. قال له:

روح يا حبيبى قول لـ «تيته» جدو هيتغدى مع أصحابه.. ثم أرسل الخمسة في طلب الغداء لتستمر الصحبة أطول فترة ممكنة.

تحدث اللواء سامح عبدالله قائلاً: طبعاً إحنا كنا أثناء حرب الاستنزاف نستيقظ قبل الفجر.. نصلى ونتناول الشاى وبعض البسكويت فقط، ويبدأ القتال الذى يستمر طوال اليوم فلم يكن هناك وقت للتدريب ولكن حرب.. وحرب فقط.. وطوال اليوم نتناول وجبة واحدة قد تكون الغداء أو العشاء ولكنها وجبة واحدة وفى نهاية اليوم نذهب للنوم لأننا لا نعرف ما الذى سيحدث فى اليوم التالى.

وأثناء جلوسنا لتناول الغداء أو العشاء كنا نعلم أن هذه المجموعة قد يذهب بعضها ولا يعود وأنه قد لا يكون بعضنا موجوداً بيننا فى اليوم التالى.. تقبلنا الموقف.. وعندما كنا نجتمع فى اليوم التالى نكتشف أن فلاناً الذى كان بيننا أمس استشهد فى الاشتباك.. وكان ذلك شيئاً عادياً وتعودنا عليه رغم بشاعته.

زارنا اللواء طيار حسنى مبارك يوم ١٠ ديسمبر عام ١٩٦٩ وذلك عندما كان رئيسا لأركان القوات الجوية وكان ذلك فى اليوم التالى لإسقاطى أول طائرة فانتوم إسرائيلية وكان ذلك يوم ١٩٦٩/١٢/٩ وظروف هذا الاشتباك أننا كنا ٨ طائرات «ميج ٢١» ضد ٨ طائرات فانتوم وكانت الفانتوم قادمة لإسرائيل حديثا وكانت هذه أول مرة تدخل الفانتوم اشتباكات معنا.. وكان «حظى حلو».

كان أول لقاء مع اللواء طيار حسنى مبارك عندما جاء إلينا فى المطار فى اليوم التالى يهنئنى، وتحدث معى لأول مرة وسألنى عن تفاصيل الاشتباك، لأنه كان اشتباكاً غير عادى حيث أسقطت هذه الفانتوم على ارتفاع منخفض، فصواريخ «الميج ٢١» لم يكن مسموحاً باستخدامها فى ارتفاع أقل من ٥٠٠ متر، لأنها صواريخ موجهة حرارياً، ولكنه إلهام من عند الله تعالى أننى نزلت إلى أقل من ارتفاع الفانتوم وكنت أنا تقريباً أطير «على وش الأرض» وكانت الفانتوم أعلى «بنسبة صغيرة» وضربت

الصاروخ ثم صاروخاً آخر ورأيت دخاناً كثيفاً يخرج من الفانتوم فتركتها بسرعة لأنه كانت هناك طائرات أخرى تحاول مطاردتى للنيل منى.. وبعد ذلك جاءتنا بلاغات عديدة من الوحدات الموجودة بخليج السويس بأن الطائرة الفانتوم وقعت فى منطقة «رأس مسلة» وفى هذه المنطقة يكون عرض الخليج ٧ كيلو مترات، فكانت الطائرة تسقط بدخانها من خلف جبل عتاقة، ثم اصطدمت بالأرض عند رأس مسلة، ولم يقفز طيارها ومات، وفى هذا الاشتباك لم تخدش أى طائرة من عندنا نتيجة السرعات العالية التى كنا نطير بها وكانت تتعدى السرعات المسموح بها لطائرات «الميج ٢١» لذلك عندما هبطت طائرتى رقم «٣» والطائرة رقم «٤» دخلتا فى جناح الصيانة لمدة ثلاثة أشهر.

ومنذ هذه الواقعة أطلق علىَّ اللواء طيار محمد حسنى مبارك لقب «F.F» أى «First Fantom Killer» أى أول قاتل للفانتوم، وفى أى مناسبة كان ينادينى بـ «F.F» وإذا علمنا الفارق بين إمكانيات «الميج ٢١» وإمكانيات الفانتوم لعرفنا معنى إسقاط فانتوم بطائرة ميج.. فالفانتوم تحمل ٨ صواريخ رادارية والميج تحمل صاروخين حراريين فقط، والفانتوم تعمل برادار مداه «٥٠ ميلاً» والميج تعتمد على التوجيه الأرضى.. وفى الميج ٢١ يكون الطيار حاملاً «همَّين» هم الطيار المعادى وهم الوقود.. لأن وقود «الميج ٢١» يكفيها لمدة نصف ساعة فقط، أما الفانتوم فيكفيها لمدة ساعتين ونصف الساعة.

قال اللواء حمدى كمال: إنتوا عارفين اللى حصل يوم ٥ أكتوبر فى الرياسة؟.. قالوا جميعا فى نفس واحد.. لا.. إيه اللي حصل يا فندم؟

قال: كان العقيد حسن مهدى قائد اللواء جالساً فى مكتبه عندما جاءه اتصال على «الإنتر كوم» من اللواء طيار حسنى مبارك، وقال له: «يا حسن» فقال: «نعم يا فندم».

قال اللواء مبارك: تعالى لى حالاً فى الرياسة.. فيه تصديق لك من القوا الجوية بطيارة.. اتصل بعادل بركات فى القوات الجوية وتعالى فوراً.

قال العقيد حسن مهدى: تمام يا فندم، ثم توجه بالطائرة إلى مطار ألماظة ووجد سيارة فى انتظاره، توجه بها إلى رئاسة القوات الجوية، وهناك وجد ٦ من زملائه قادة الألوية الذين تم استدعاؤهم أيضاً.

دخل الجميع غرفة الاجتماعات التابعة لمكتب قائد القوات الجوية اللواء طيار حسنى مبارك، وكانت الحجرة عبارة عن «بنشات» خلف بعضها.. فأخذ كل منهم مكانا له، وفى مواضع متفرقة.. فقد جلس العقيد حسن مهدى فى بداية صف، وجلس قائد لواء آخر فى منتصف صف ثان، بينما جلس قائد لواء ثالث فى آخر صف ثالث وهكذا.

وفجأة دخل عليهم اللواء طيار حسنى مبارك.. فوقف الجميع..

وقف اللواء طيار مبارك أمام «كونتر» إلقاء المحاضرات وقال: «تعالوا.. قربوا هنا».. فقفزوا مسرعين، وتجمعوا حوله فى شكل حلقة، وفوجئوا به يقول لهم: «إنتوا مستعدين؟».

قالوا: مستعدين لإيه يا فندم؟

قال: ساعة س بكرة الساعة «١٤٠٠».

قالوا: «إيه اللى هيحصل يا فندم؟

قال: الحرب بكرة الساعة «٢» بعد الظهر، ثم سكت برهة ليرى رد الفعل عليهم، وعندما وجدهم مستبشرين والسعادة تملؤهم.. قال: فيه حد عنده مشاكل؟

قال العقيد حسن مهدى: أيوه يا فندم.. وحدة تدريب المقاتلات ستأتى من ليبيا وتتمركز فى ألماظة، وورشتى فى ألماظة وكذلك مؤخرة اللواء.. فهل إذا طلبت أى شىء سيأتينى فوراً.. أم ستكون هناك عوائق؟

قال اللواء طيار مبارك: إذا احتجت أى حاجة اطلب فوراً.. وهتيجى لك فى نفس اليوم.

وقال قائد لواء «تى يو ١٦»: يا فندم عندى طيارة عطلانة وتحتاج قطع غيار.

قال له اللواء طيار مبارك: هتكون عندك النهارده.

ثم تحدث كل من عنده مشاكل عن مشاكله وكانت استجابة اللواء طيار مبارك فورية لها.

ثم أمر اللواء طيار مبارك قادة الألوية بعدم إبلاغ أحد بموعد الحرب، لأن هذا الموعد لا يعرفه إلا هذه المجموعة وعدد مشابه على مستوى الجيش كله.. لأن العملية تم الترتيب لها جيداً، وقال لهم إن الأمر متروك لكم فى توقيت إبلاغ الطيارين فى اللواءات عندكم.. ثم قال: كل واحد ياخد باله كويس.. وكل واحد منكم ينفذ الخطة المكلف بها.. وربنا معانا جميعاً.. «هاتوا إيديكم».. وتشابكت أيادى الجميع وفوقها يدا اللواء طيار حسنى مبارك وقرأ الجميع الفاتحة.. ثم قال لهم مبارك: «ربنا معاكم».

وبينما كان الجميع فى طريقه للخروج من حجرة المحاضرات نادى اللواء طيار مبارك على العقيد حسن مهدى قائلاً: «يا حسن».

رد: أيوه يا فندم.

قال: «تعالى.. أنا عاوزك فى مكتبى».

توجه العقيد حسن مهدى إلى المكتب فقال له اللواء طيار مبارك: «إذا حدث - فرضاً - وقامت إسرائيل غداً - يوم ٦ أكتوبر - بضرب أى حاجة عندنا قبل أن نتحرك فسوف أكلفك بمهمة رد فورية، وسيكون ذلك فى نفس اليوم بحيث يتولى تنفيذ المهمة اللواء بتاعك.. وسوف أرسل لك أمراً.. بتحديد عدد الطائرات والأهداف المطلوب تدميرها بحيث تقلع الطائرات وترد رداً سريعاً على ما قد يفعلونه.

قال العقيد حسن مهدى: «حاضر يا فندم»، وخرج من مكتب اللواء طيار مبارك وتوجه مع باقى زملائه قادة الألوية إلى مركز العمليات حيث كان اللواء طيار مبارك قد أمرهم بالتوجه إلى مركز العمليات للتوقيع على هذا الكلام.

توجه العقيد حسن مهدى إلى مركز العمليات الرئيسى، وتقابل مع رئيس فرع التخطيط الذى أخرج ورقة من جيبه مكتوباً عليها:

الاسم: عقيد طيار حسن مهدى.

ساعة س: الساعة ١٤٠٠.

التوقيع:..............

ووقع عليها العقيد حسن مهدى من أصل وصورة ثم عاد لمطار ألماظة ثم إلى مطاره الأصلى.

كان الطيارون فى انتظاره.. وسألوه: «إيه الأخبار يا فندم؟» فقال: ما فيش أخبار وكان وقتها قد حان موعد الإفطار.. تناول الجميع الإفطار وشاهدوا التليفزيون ثم نزل العقيد حسن مهدى إلى حجرته لينام لكنه كان يشعر بأرق شديد وكان يفكر فيما قاله له اللواء طيار حسنى مبارك.. وكان يسأل نفسه: ماذا لو قامت إسرائيل بضربة مسبقة؟.. وماذا سنفعل؟ واستطاع أن يغمض عينيه لبضع ساعات حتى جاء أسعد الأيام فى تاريخ مصر.

٦ أكتوبر ١٩٧٣

كانت أولى المفاجآت فى هذا اليوم هى الإعلان فى وسائل الإعلام عن أن اللواء طيار حسنى مبارك قد حجز طلعة طيران ليسافر فى زيارة إلى ليبيا، وتأكد العقيد حسن مهدى أن ذلك ضمن خطة الخداع الاستراتيجى، حتى لا تتخيل إسرائيل أن هناك حرباً، بينما قائد القوات الجوية فى زيارة لبلد آخر.

كان العقيد حسن مهدى قد اعتاد أن يتوجه إلى مركز عمليات اللواء بعد استيقاظه، لكنه فى هذا اليوم توجه إلى سرب الطيارين على غير العادة؛ مما أصاب الجميع بالقلق.. فبالأمس طلبه القائد.. واليوم لم يتوجه إلى مركز العمليات - كعادته - بل توجه إلى السرب.. ثم بدأ الطيارون فى سؤاله.

سأله بدر موسى: يا فندم أنت جيت لنا.. هو فيه حاجة؟

رد عليه قائلاً: «بلاش.. جاتكو داهية.. أنا أروح أقعد فى مكان تانى.. أنا اللى غلطان.. أنا زهقت من القعدة هناك.. قلت آجى أقعد معاكم شوية».

قال النقيب بدر موسى: «يا فندم تعالى»

وبدأ باقى الطيارين يجرون اختبارات على العقيد حسن مهدى.

بعد محاولات فاشلة من الطيارين لمعرفة أى شىء من العقيد حسن مهدى.. وبعد نصف ساعة من الهدوء الحذر نظر العقيد حسن مهدى إلى ساعته فوجدها العاشرة والنصف.. هنا قال للطيارين بمنتهى الجدية: «تعالوا فى الاستراحة بسرعة.. اجتماع طارئ.. علق الطيارون بكلمات تعبر عن إحساسهم بأن هناك شيئاً غير عادى يحدث.. فاتجهوا جميعاً إلى الاستراحة وهم يقولون: «أيوه كده.. إحنا قلنا فيه حاجة يبقى لازم فيه حاجة».. وما هى إلا دقائق حتى كان جميع طيارى القاعدة قد تجمعوا فى الاستراحة، ووقف العقيد طيار حسن مهدى يتحدث إليهم.. فقال: أخيراً يا أولاد جت اللحظة الحاسمة.. جت لنا الفرصة نرد الكرامة وننتقم.. الحرب بعد ٣ ساعات بالظبط من دلوقتى.. هنا اختلفت ردود أفعال الطيارين.. فمنهم من ضحك فى هيستيريا، ومنهم من «ألجمته الدهشة» والبعض سكت عن أى تعليق.. وقطع العقيد حسن مهدى ردود أفعال الطيارين وقال: «اللى هأقوله ده مهم جداً انتبهوا له كويس قوى».

هنا عم السكون استراحة الطيارين.. ثم قال العقيد حسن مهدى: الساعة الحادية عشرة والنصف ستنفذون طلعة تدريب عادية جداً وتتكلمون فى اللاسلكى بشكل مكثف حتى تلتقط الرادارات المعادية محادثاتكم فى اللاسلكى وتتأكد أنكم فى طلعة تدريب عادية جداً.. وفى نهاية الطلعة بدلاً من أن تهبطوا فى المطار عندنا فى المنصورة تنزلوا لأدنى ارتفاع على وش الأرض وتتجهوا إلى قاعدة أنشاص، وفى الوقت نفسه تتحدثون فى اللاسلكى على أنكم تهبطون فى مطار المنصورة وليس أنشاص.. وعندما تصلون ستجدون كل شىء فى انتظاركم وستنفذون مهمة حماية للطائرات التى سوف تضرب الأهداف المعادية فى الضربة الجوية وده بالضبط هو نفسه اللى اتدربتوا عليه طوال الفترة اللى فاتت.. وأثناء الإقلاع وتنفيذ الضربة الجوية ممنوع الكلام

فى اللاسلكى مهما تكن الأسباب.. مفهوم؟! والكل لازم يفطر ما فيش حد يصوم.. فتوى الأزهر أباحت الإفطار أثناء الحرب.. ثم قال للطيارين: كل واحد على طيارته.. ربنا معاكم.

هنا بدأت المشاعر والأحاسيس تتفاعل وتظهر معادن المصريين.. فقد كان الطيارون ينظرون إلى بعضهم البعض وكل منهم يريد احتضان زميله لأنه لا يدرى إن كان سيعود أم لا.. وقال أحد الطيارين لزميله: «ما تزعلش منى.. أنا ضايقتك وغلطت فى حقك.. مسامحنى و«لاَّ لأ؟».. فما كان من زميله إلى أن اغرورقت عيناه بالدموع واحتضن زميله طويلاً ثم أعقب ذلك فاصل من التهريج والمداعبة بين الاثنين وكأنهما لم يكن بينهما أى خلاف، وكأنهما أحب صديقين وأمسكا بأيدى بعضهما البعض وخرجا معاً من مكان الاجتماع فى طريقهما إلى الطائرات.

كان الطيارون متشككين فى حقيقة أن هناك حرباً؛ خشية أن يتم إلغاء العملية كما كان يحدث من قبل.. لذلك أصر عدد كبير منهم ومن بينهم بدر موسى وتمام وسامح على الصيام رغم أنه كان قد تم قبل هذا الاجتماع توزيع بعض الصوانى بها سندويتشات على الطيارين ليتناولوها تنفيذاً للأوامر بالإفطار.

وعندما أحس الطيارون بعد الاجتماع أن «الكلام جد» نظر الثلاثة أثناء خروجهم من الاستراحة فوجدوا صينية بها ثلاثة سندويتشات متبقية على مكتب بجوار باب الخروج فخطف كل واحد «سندوتش» وتناوله وهو فى طريقه للخروج.

وأمام الاستراحة كانت تقف سيارة جيب استقلها بدر وتمام وسامح وبعض زملائهم وتوجهوا إلى الطائرات وكانوا يرددون عبارة حماسية «هنجيب النصر هدية لمصر.. هنجيب النصر هدية لمصر» حتى وصلوا إلى الطائرات.

جلس المقدم حمدى فى كابينة الطائرة، وكذلك فعل كل من النقيب عبدالله تمام والنقيب بدر موسى، والنقيب سامح عبدالله، كل فى

طائرته، وكذلك كان الوضع بالنسبة لسائر الطيارين فى الطائرات المجاورة.. قام كل طيار بمراجعة الاستعداد للإقلاع والتفتيش على كل الأجهزة بالطائرة.. وهنا خطر على ذهن المقدم حمدى كمال للحظات الموقف نفسه الذى حدث عام ١٩٦٧ فلم يستطع إخفاء ابتسامة رقص لها قلبه وهو يشعر بأن الدقائق الخمس المتبقية على الإقلاع كأنها الدهر كله، وطاف فى خياله شريط الذكريات لما حدث فى يونيو ٦٧ والحوارات التى كانت تدور مع زملائه وتمنياتهم أن يأتى ذلك اليوم.. فها هو اليوم جاء.. وجاء دورك يا بطل.. وأنت وزملاؤك فى أقصى درجات الاستعداد بعد مجهودات شاقة فى التدريب، كما ورد على ذهنه عودته لأسرته وأهل الحتة عقب تحقيق النصر وكيف سيكون الاستقبال مقارنة بما كان يحدث عقب النكسة.

فى تمام الحادية عشرة والنصف أقلعت الطائرات فى طلعة تدريب عادية جداً استغرقت نحو الساعة وتخللتها أحاديث الطيارين فى اللاسلكى بكلمات تمويه.. فمرة يتحدث بدر موسى إلى سامح على أنه زميله رقم (٢) ومرة يتحدث إلى تمام على أنه زميله رقم (٣) والشىء نفسه يفعله تمام وسامح بما يوحى فى النهاية لمن يلتقط هذه المحادثات من العدو أن عدد الطائرات كبير جداً أى أن جميع الطائرات فى طلعة تدريب.. فإذا قلنا إن الطائرات الفعلية فى هذه الطلعة حوالى ١٢ طائرة مثلاً فإن المحادثات فى اللاسلكى كانت توحى بأنها نحو (٣٠) طائرة.

وفى نهاية طلعة التدريب تحدث الطيارون فى اللاسلكى مع برج المراقبة على أنهم يقتربون من الهبوط بمطار المنصورة.

وفى هذه الأثناء كان الطيارون على ارتفاع أقل من عشرة أمتار فقط متوجهين إلى مطار أنشاص، بينما الحديث مع برج المراقبة مازال مستمراً على أنهم فى حالة هبوط بمطار المنصورة، وعندما أنزلوا العجلات أبلغوا برج المراقبة أنهم أنزلوا العجلات استعداداً للهبوط بمطار المنصورة، بينما الحقيقة أنهم كانوا يستعدون للهبوط فى مطار أنشاص.

هبط الطيارون فى مطار أنشاص ومنهم حمدى وبدر موسى وتمام وسامح وجلسوا فى الاستراحة لحين الانتهاء من إعادة تموين الطائرات.

كان فى أنشاص تشكيل مكون من ٣٦ طائرة منهم ٢٨ طائرة لتنفيذ الضربة، و٨ طائرات من بينها طائرات حمدى وتمام وبدر وسامح لحمايتها.

وفى الساعة الثانية إلا الربع كان الطيارون يجلسون فى طائراتهم متأهبين للإقلاع فى ساعة الصفر، وكانت بالنسبة لهم هى الثانية إلا عشر دقائق حيث يبدأون فى التحرك بطائراتهم.

فى هذه الأثناء كان اللواء طيار حسنى مبارك يسير مع العقيد طيار صالح المنياوى رئيس شعبة العمليات فى طريقهما لغرفة العمليات، وكان يبدو عليهما أن هناك شيئاً غير عادى يبدو فى الأفق.

ذهب بعضهم إلى العميد المنياوى وسألوه عن سبب هذه الزيارة المفاجئة.. فقال لهم العميد صالح المنياوى: «إننا لم نتحمل الجلوس فى المكاتب وقلنا نيجى نقعد معاكم»، لكنهم لم يصدقوا وشعروا أن هناك شيئاً مهماً.. فلم يكونوا يعرفون أن الحرب بعد ثوان.

وكان العميد طيار صالح المنياوى يشعر بقلق كلما اقترب عقرب الساعة من الثانية وعندما استقر عقرب الساعة الصغير عند رقم (٢) ظلت عيناه تراقبان عقرب الساعة الكبير وهو يقترب من رقم (١٠) ثم رقم (١١) وقبل أن يقترب هذا العقرب من رقم (١٢) بما يعنى أن الساعة الثانية تماماً سمع العميد المنياوى اللواء مبارك يردد بصوت خافت الآية الكريمة: ﴿**وَجَعَلْنَا مِنْ بَيْنِ أَيْدِيهِمْ سَدًّا وَمِنْ خَلْفِهِمْ سَدًّا فَأَغْشَيْنَاهُمْ فَهُمْ لا يُبْصِرُونَ**﴾(سورة يس الآية ٩).. ومن شدة حماس العميد المنياوى ردد الآية نفسها بصوت عال، وما إن سمعها الموجودون فى غرفة العمليات حتى رددوها معهما بصوتٍ عالٍ فى نبرة هزت غرفة العمليات.

بدأ الطيارون فى الطائرات يتبادلون إشارات اليد رافعين إصبع الإبهام تأكيداً على الثقة فى النصر بإذن الله، وأخذ كل واحد منهم يردد بعض ما يحفظه من آيات القرآن والأدعية سائلاً الله عز وجل أن يكلل مجهوداتهم بالنجاح، خاصة أن هناك قضية عادلة يحاربون من أجلها وهى إعادة الأرض المغتصبة من العدو.. فكانت هناك ثقة فى الله وثقة فى القيادة وثقة فى النفس وثقة فى عدالة القضية.. وجاءت ساعة الصفر.

بدأ الطيارون يغلقون غطاء الكابينة وتتحرك بعد ذلك الطائرات على أرض الممر وتقلع الطائرات اثنتين اثنتين.. حلقت الطائرات فوق أرض القاعدة متجهة إلى ضرب أهداف محددة.. تم تصويرها حديثاً جداً.. وفى الطريق إلى سيناء كان الطيارون يشاهدون رجال بقية الأسلحة فى طريقهم لاقتحام قناة السويس.. كان المنظر بديعاً، والفرحة والبشرى باقتراب النصر أهم ما يشغل البال.. الكل نسى أسرته وأهله وذويه ونسى الدنيا بما فيها.. وأصبح الهدف الأسمى مصر.. ومصر فقط واستعادة حقنا ممن اغتصبه.

أقلعت الطائرات كلها.. وفى الجو فوق سيناء تجمعت ٢٢٨ طائرة من جميع المطارات فى وقت واحد لتنفذ الضربة الجوية الأولى وتدمر أهدافاً فى عمق سيناء.

وشاهد طيارو الضربة الجوية أثناء ضرب الأهداف فى سيناء جنود العدو يدفنون أنفسهم فى الرمال حتى لا تصيبهم طلقات صواريخ ومدافع طائراتنا.

جاءت نسمة هواء عليلة على اللواءات الخمسة الجالسين على شاطئ العريش مع صوت أمواج البحر ولون المياه الزرقاء الخلابة.. نظر الخمسة إلى إحدى طائرات الركاب التى كانت تمر فوقهم قادمة للعريش.. فعلق اللواء بدر موسى مازحاً: فينك يا مايسترو دلوقتى.. كان زمانك عرفت الطيارة دى من أى طراز وأنت قاعد فى مكانك.

ضحك الجميع ضحكة عالية.. فالمايسترو هذا هو الملاح «محمد

خطاب» كنترول الضربة الجوية فى غرفة التوجيه الأرضى، فقد كانت أمامه شاشات الرادارات المصرية المنتشرة على مستوى الجمهورية، وكان يتولى توجيه طائراتنا للاشتباك مع طائرات العدو، وتحذيرها فى حالة ظهور أى طائرات معادية على الشاشات أمامه.. فقد كان يحدد مكان الطائرات المعادية القادمة من خلال سرعتها وحجمها على الشاشة خاصة أن الطائرة تظهر على شاشة الرادار مجرد نقطة بيضاء مثل رأس الدبوس.

وقال بدر موسى: خطاب حكى لى اللى حصل عنده على الشاشات فى الضربة الجوية وبدأ بدر يروى ما حدث:

بعد عدة دقائق من إقلاع الطائرات لتنفيذ الضربة الجوية ظهرت على الشاشات أمام محمد خطاب نقطتان تمثلان طائرتين ترتفعان لأعلى، وكانت الأوامر هى الطيران المنخفض حتى يتم تدمير الأهداف.. وكانت هاتان الطائرتان هما طائرتى المرحوم عاطف السادات شقيق الرئيس الراحل أنور السادات والمرحوم قناوى، وكانا قد ارتفعا لأعلى لكى يحددا مكان الهدف وينقضا عليه لضربه، لكن صواريخ الهوك الإسرائيلية كانت أسرع منهما: وتم إسقاطهما واستشهدا.

بعد ذلك ظهرت على الشاشات طائرات إسرائيلية أقلعت من «راماد ديفيد» بشمال سيناء ومن داخل إسرائيل للرد على طائراتنا فقام محمد خطاب بتوجيه التشكيلات المصرية من طائرات «الميج ٢١» للتصدى لهذه الطائرات المعادية، على أن تتولى فى الوقت نفسه حماية الطائرات المصرية القاذفة، وما إن شعرت الطائرات الإسرائيلية بخطورة الموقف حتى عادت من حيث أتت، ثم عادت جميع طائرات الضربة الجوية بعد تنفيذ مهامها.

وفى الساعة الثانية والربع بدا القلق على اللواء طيار حسنى مبارك فى غرفة العمليات.. وعندما هم بالاتصال بالقواعد والمطارات المشاركة فى الضربة الجوية للاطمئنان على الطيارين ومعرفة

النتيجة.. وضع العميد المنياوى يده على يد اللواء طيار مبارك فوق عدة التليفون وقال له بمنتهى الإنسانية: «أرجوك يا فندم ننتظر شوية لنعرف النتائج كلها معاً بعد عودة جميع التشكيلات».. فقد كان الانتظار دقيقة كأنه دهر؛ ففى هذه الدقائق سيتحدد مجهود السنين من تدريبات شاقة.

تم تنفيذ الضربة الجوية، وبعد أن عادت الطائرات اتصل اللواء طيار مبارك بالقواعد والمطارات وعرف بنجاح الضربة.. هنا تهللت وجوه الجميع فرحاً فى غرفة العمليات وذابت الفروق، فقد أخذ الجندى يحتضن قائد القوات الجوية ويقبله.. وبالمثل فعل المساعدون وصغار الضباط مع العميد صالح المنياوى.. وردد الجميع معاً: «الله أكبر.. الله أكبر».

وكان أصعب موقف هو إبلاغ نبأ استشهاد المرحوم الطيار عاطف السادات للرئيس الراحل أنور السادات، فقام اللواء طيار مبارك بإبلاغ النتيجة للرئيس السادات الذى تقبل النبأ.. وقال: «كلنا فداء مصر.. ألف مبروك يا ولاد».

بعد عودة الطيارين من تنفيذ الضربة الجوية الأولى نزلوا من طائراتهم لحين انتهاء الفنيين من إعادة تموين الطائرات بالوقود وإعادة تسليحها وخلال هذه الدقائق تبادل الطيارون الأحضان والتهانى بالنصر العظيم.. ولم يمنع الموقف من إطلاق النكات الساخرة وقال النقيب بدر موسى لزملائه: علمناهم الأدب وحتى لا يتطاولوا على أسيادهم تانى.. أما النقيب تمام فقد أدى صلاة الظهر فور نزوله من الطائرة، متوجهاً بالشكر لله سبحانه وتعالى أَنْ مَنَّ عليهم بنصره.

جلس الطيارون فى الاستراحة واعتراهم القلق، خشية أن تقوم إسرائيل برد سريع ومهاجمة المطارات المصرية، لكن ذلك لم يحدث كما وصلتهم الأوامر بإلغاء الطلعة الجوية الثانية التى كانت قد تقررت فى الساعة الخامسة وذلك بعد نجاح الضربة الأولى فى تحقيق أكثر من ٩٠٪ من أهدافها بخسائر أقل كثيراً من المتوقع.

قال اللواء بدر موسى: خرجنا مع الطلعة الأولى إلى سيناء فوق مطار «رأس نصرانى» ولم ندخل فى اشتباكات فى الطلعة، وعدنا سالمين جميعاً إلى مطار الغردقة، وكان هناك كلام أن إسرائيل من الممكن أن تضرب السد العالى.. فأقلعنا إلى الأقصر وبدأنا نعمل مظلات لهذا السبب، وعندما تبين أن ثقل العمليات كان فى الشمال انتقل سربنا إلى شبراخيت، وبدأنا العمل الثقيل.

ويوم ٢٣ أكتوبر دخلت فى اشتباك وكان قوياً جداً.. وكانت هناك طائرات معادية تضرب الجيش الثالث فى السويس بكثافة عالية وكان مطلوباً منا الاشتباك معها.. وتحدث إلينا العقيد طيار سعيد شكرى ونحن فى «الدشم» وأمرنا بالإقلاع بارتفاع منخفض بجوار عتاقة والعبور للضفة الشرقية للقناة فوق الجيش الثالث ومواجهة الطائرات المعادية.

أقلع تشكيلنا وكان رقم (٢) عندى لديه عطل فى الطائرة ولم يقلع معنا فأقلعت وانضممت إلى تشكيل آخر وكنت رقم (٥) فيه وعندما اكتشفتنا الطائرات المعادية التى كانت تضرب الجيش الثالث هربت وأرسلت إلينا طائرات الحماية الإسرائيلية وكانت من طراز «ميراج» و«فانتوم».

وكانت مدفعية الجيش الثالث تضرب بكثافة فاضطررنا للارتفاع لأعلى لتفادى طلقات المدفعية لأن المدفعية كانت «حرة»؛ أى تطلق النار على أى طائرة.

وكان رقما (٣، ٤) فى تشكيلى الأساسى قد أقلعا متأخرين عنى ودخلا فى اشتباك مع طائرات ميراج فوق منطقة «كبريت» واتصلت بهما عن طريق اللاسلكى وأخبرانى بأنهما مشتبكان فوق كبريت فذهبت إليهما.. ولكن فى طريقى إليهما وجدت طائرة خلفى.. لم أميزها فى البداية واعتقدت أنها طائرة «ميج ٢١» مصرية وبدأت أتحدث إلى قائدها على اعتبار أنه زميلى وأخبره بأننى «ميج ٢١» مثله وفى آخر لحظة اكتشفت أنها طائرة فانتوم إسرائيلية!.

قمت ببعض المناورات حتى أتجنبه ولأن الطائرة الفانتوم ثقيلة فقد

هربت منها بعد عدة مناورات لم تتمكن خلالها من ضربى لأنى حتى آخر لحظة لم أكن أتوقع أن تكون هذه الطائرة فانتوم؛ وبالتالى لم أتوقع أن يكون هدفها هو ضربى.. والحمد لله عندما لم ينجح قائدها فى إصابتى هرب حيث لم أعطه فرصة لضربى.

انضممت بعدها إلى زميلىّ رقمى ٣ و٤ اللذين كانا فى اشتباكات مع ٤ طائرات ميراج إسرائيلية وأبلغت زميلىّ أننى معهما.. وتمكن رقم ٤ وهو علاء فريد من ضرب طائرة من الأربعة، وفى الوقت نفسه لمحت طائرة فانتوم أخرى، متجهة نحو علاء فقلت له «خلى بالك يا علاء فيه واحدة فانتوم داخلة عليك».

وكانت النتيجة أن ضربت الطائرة الميراج طائرة علاء بصاروخ فانفجرت.. وعندما رأيت طائرة علاء تنفجر شعرت وكأن الدنيا اظلمت أمامى وصممت على أن أضرب هذه الطائرة التى ضربت طائرة علاء؛ لأننى كنت أحب علاء جداً، وكانت زوجته قد وضعت طفلاً منذ أيام ولم ير ابنه.. فكان شعوراً صعباً جداً فقررت أن أضرب هذه الطائرة وقد ساعدنى الطيار الإسرائيلى على ضربه، لأنه أخطأ.. وبعد ذلك علمت أن علاء قفز بالكرسى المنطلق قبل أن تنفجر طائرته فحمدت الله.

قال سامح عبدالله للجالسين معه: إيه رأيكم نعمل مفاجأة للواء وحيد عزيز ونتصل بيه على الموبايل؟

قال بدر وتمام فى نفس واحد: الله.. فكرة هايلة.

رد اللواء صالح قائلاً: «يا ريت دا كان ولد شقى»، واستحسن الجميع الفكرة.

أجرى اللواء سامح اتصالاً باللواء وحيد عزيز الذى كان جالساً فى بلكونة فيللته بالزمالك وما إن علم وحيد بهذا التجمع حتى اغرورقت عيناه بالدموع وطلب أن يسلم بنفسه على كل واحد من الموجودين.. كما طلب أن يتم تحويل المكالمة إلى مكالمة فيديو حتى يراهم ويروه.

تم ما أراد، وبعد ذلك سأله سامح عبدالله: تفتكر أقوى اشتباك شاركت فيه فى أكتوبر؟

قال وحيد عزيز: طبعاً.. كان يوم ٨ أكتوبر وكان يوماً غريباً ويومها نفذت ٣ طلعات، وفى الساعة الخامسة بعد نزولى من الطلعة الثالثة كان حمدى كمال المفروض أن يكون حالة أولى لكنه لظروف معينة لم يستطع الإقلاع وطلب منى القيام بهذه الطلعة بدلاً منه.. فوافقت فوراً.. وذهبت إلى طائرته وبينما كنت فى طريقى للطائرة ضُربت خرطوشة «اسكرامبل» أى إقلاع فورى.. فقفزت بسرعة داخل الطائرة وأدرت المحرك.. وأقلعت وقالوا لى إن الطائرات المعادية تضرب قوات الدفاع الجوى فى بورسعيد بعنف.. كنت أنا الليدر ثم رقم «٢» ملازم لا أتذكره، ورقم «٣» القبانى ورقم «٤» تمام.. دخلنا على مكان الاشتباك ورأيت ٨ طائرات وربما كانت هناك أكثر منها، لكن هذا هو العدد الذى رأيته.. وصلنا إلى ارتفاع خمسة كيلو مترات وقلت لأفراد التشكيل ألقوا الخزانات الاحتياطية.. لكنى فوجئت بأن خزانات طائرتى لم تسقط بسبب عطل فى زر التحكم فى إسقاطها.. فكانت طائرتى تطير بـ ٣ خزانات مما يصعب مهمتى عند الدخول فى مناورة.

طلبت من القبانى الاشتباك مع الطائرات المعادية.. فانفصل هو وتمام.. فى هذه اللحظة رأيت ٤ طائرات ميراج قادمة نحوى من أعلى فدخلت فى مواجهتها؛ ثم فوجئت بأربع طائرات ميراج أخرى قادمة ناحيتى من أسفل.. هذه الطائرات الثانية ضربت رقم «٢» من التشكيل فانفجرت به الطائرة واستشهد.

الطائرات الميراج الأولى دخلت على القبانى وتمام والأربعة الأخرى دخلت خلفى.. وكنت أنا بالنسبة لهم صيداً ثميناً لأن طائرتى بثلاثة خزانات ولا أستطيع المناورة.

وجدت الطائرات الأربع تنفصل وكل طائرتين تنفذان مناورة معى.. كنت أنتظر حتى تعتقد أول طائرتين أنهما تمكنتا منى فأنفذ مناورة حادة للهروب منهما، ونفس الحال مع الطائرتين الأخريين وهكذا.

تحدثت إلى غرفة التوجيه الأرضى عندنا وأخبرتهم أن هناك طائرتى

ميـراج خلفى بصـفـة مـسـتـمـرة.. فقـالوا لى هناك ٤ طائرات أقلعت من جناكليس وفى طريقها إليك فعرفت أننى سأكون بمفردى لمدة طويلة.. وبدأت أتعامل على هذا الأساس.

حـاولت اسـتـخدام المدفع أيضـاً فلم يعمل.. هنا تأكدت أننى ميت لا مـحـالة.. فقلت إن الحل الوحـيد أن أصطدم فى طائرة مـيـراج مـعـادية ونموت مـعـاً حـتـى لا أمـوت «ببـلاش».. حـاولت ٣ مـرات الاصطدام بهم فعلاً، لكن للأمانة كانوا طيارين جيدين ومستواهم عال جداً.. هنا قلت أحاول الإفلات منهم.

ارتفـعت بالطائرة لأعلى ثم وجهت مـقـدمتـهـا فى اتجـاه الأرض للنزول بسرعـة حتى وصلت إلى فوق سطح الأرض وأنا أعرف أن الميـراج يصعب عليـهـا تنفـيذ هذه الحـركـة لملاحـقـتى.. ثم توجهت إلى مطار المنصـورة بارتفـاع منخـفض جداً.. وبعد ثلاث ثوان سمعت القبـانى يقـول لى: «أنا ورايا طيـارات يا فندم».. فنفـذت دورانـاً للعـودة إليه.. وبمـجـرد الارتفـاع لأعلى وعندما رأيت القبانى زدت من سرعتى فوجدت اصطداماً شديداً فى طائرتى ونيـرانـاً حـولى من كل مكان.. نظرت خلفى فلم أجـد ذيل الطائرة ووجدت نيراناً.. وبدأت طائرتى تدور بشكل حلزونى وتسقط فى اتجاه المياه بلا أى تحكم منى فيها.

قـررت القـفـز بالكرسى المنطلق.. وهنا كـانت المفـاجـأة.. فـالطائـرة التى كانت معى هى طائرة حمدى كمال وهو أضخم منى جسماً وكان هو قد أعد الكرسى المنطلق بالأحزمة حسب حجم جسمه.. وعندما أقلعت مكانه وكان جسمى أقل منه حجماً لم تكن أحزمة الكرسى المنطلق محكمة علىّ لأننى أقلعت بسـرعـة ولم أتأكد من أن هذه الأحـزمـة ممسكة بجسـمى تماماً.. لذلك فور أن قفزت بالكرسى المنطلق شعرت بألم شديد.. أثر على عمودى الفقرى.. فقرة مكسورة.. وأخرى مضغوطة.. وأصبت بشلل فى نصفى الأسفل وشعرت بألم مرعب.. وبينما كنت أسقط بالبراشوت رأيت طائرات مـيـراج تدخل نـاحـيـتى لضـربى لكن وصـول طائرات التـعـزيز من جناكليس جذب انتباههم فتركونى ودخلوا فى اشتباك معهم.

وكان الإسرائيليون معروفين بأنهم يطلقون النار على من يسقط بالباراشوت حتى أنهم أطلقوا النار على زميل لنا اسمه ضيف عندما كان يهبط بالباراشوت فوق فايد وقطعت ساقه وعندما وصل للأرض كان قد نزف واستشهد.

أثناء هبوطى بالباراشوت أصبت بالإعياء.. فضغطت على زر نفخ جاكيت النجاة ليضغط على جسمى حتى لا يهرب الدم ولا يغمى على، وكانت الصدمة وحدها تكفى ليموت أى شخص لكنى تماسكت حتى لا أموت هدراً بعد كل هذه الاشتباكات.

نزلت فى مياه بحيرة المنزلة وفككت الباراشوت لكنه أمسك فى قدمى وأخذ يعبئ هواء ويجذبنى ناحيته فى الماء وشربت كمية كبيرة من مياه البحيرة رغماً عنى.. وكدت وقتها أغرق فعلاً.. حتى هدأ الهواء وكنت قد أخرجت الخنجر الذى معى وقطعت جاكيت الإنقاذ الذى كاد يخنقنى تقريباً.

تدخلت القدرة الإلهية.. وبمجرد أن هدأ الهواء استطعت الإفلات من الباراشوت.. شاهدت قارباً كقوارب الملاحة التى يدفعونها بعصا طويلة جداً اقترب هذا القارب منى.. وفوجئت بمن فيه يرفعون هذه العصا الغليظة جداً، ويهبطون بها على رأسى بكل قوة يريدون قتلى اعتقاداً منهم أننى إسرائيلى.. فاستجمعت قوتى وأزحت جسمى ناحية اليمين فسقطت العصا فى المياه ووبختهم ببعض الألفاظ وقلت لهم إننى مصرى وسألونى عن بطاقة تحقيق الشخصية فأخرجت لهم البطاقة فقالوا: لا نقرأ.. سألونى عن أى شىء آخر يحدد شخصيتى قلت لهم معى سلسلة محدد فيها الاسم والرتبة.. فاقتربوا منى ببطء وقاموا بتقييدى لأنهم لم يصدقوا حتى هذه اللحظة أننى مصرى وكانوا يخشون الطبنجة التى معى.. وكنت أصرخ من الألم.. وبعد دقائق وصلت قوات خفر السواحل وسألوا عنى فأرشدوهم إلىَّ.. فرفعونى وهناك علمت أننى مصاب بالشلل وتم تجبيس ظهرى ولم أشعر بشىء إلا فى اليوم التالى عندما كنت بالمستشفى الفرنساوى.

ظللت فى المستشفى لمدة ٢١ يوماً نائماً على ظهرى.. وكنت أسمع أخباراً عن الحرب والثغرة.. فطلبت من الطبيب أن أرتدى حزاماً وأذهب إلى المطار لكنى فور أن قمت واقفاً سقطت على الأرض.. وكنت كلما سمعت عن الاشتباكات الجوية يقشعر جسمى فأخبرنى الطبيب أن ذلك علامة جيدة بأن أعصاب جسمى بدأت تعمل.. عدت للطيران مرة أخرى ولكن بعد ٤ أشهر وكانت الحرب قد انتهت طبعاً.

طلب اللواء صالح المنياوى تكرار الاتصال عن طريق الموبايل، ولكن هذه المرة كان الاتصال باللواء أحمد أبوسعدة الذى كان يطير على الهليكوبتر.

علق اللواء حمدى كمال قائلاً: فعلاً.. رجالة الهليكوبتر نفذوا بطولا «ما تخطرش على بال حد».

اتصل بدر موسى باللواء أحمد أبوسعدة الذى قال: «ياريتنى معاكم دلوقتى.. التجمع ده ما بيحصلش أبداً.. طبعاً أكيد بتتكلموا عن اللى حصل فى أكتوبر؟».

رد بدر قائلاً: يعنى لما يتجمع الفريق ده ممكن يتكلم فى حاجة غير أكتوبر؟

قال أبوسعدة: والله عندكم حق.. ياريت ترجع روح أكتوبر تانى.. كانت هتفرق كتير.

قال بدر موسى: اسمع .. إحنا دلوقتى عايزين نسمع منك إيه اللى حصل معاك فى أكتوبر.

رد أحمد أبوسعدة قائلاً: طبعاً كلكم عارفين إنه قبل ١٩٦٧ لم يكن هناك دور لطائرات الهليكوبتر سوى إلقاء الهدايا على المواطنين أو نقل القادة من مكان لآخر ولكن أثناء حرب ٧٣ كان للهليكوبتر أحد أهم الأدوار القتالية ولعل أبرز دليل على ذلك الطلعة الانتحارية التى قمت بها يوم ٦ أكتوبر.

فى صباح يوم ٦ أكتوبر وكنت برتبة رائد طيار أخبرونى بموعد الضربة وأعطوا كلاً منا المهمة المطلوبة منه، وكانت قد حدثت تنقلات للأسراب

حسب المهام المطلوبة من كل سرب واقترابه من الهدف المطلوب التعامل معه حتى يوفر الوقود.

كانت مهمة الهليكوبتر ستبدأ الساعة الخامسة والنصف أى بعد الضربة الجوية بثلاث ساعات تقريباً مع غطاء جوى من الطائرات المقاتلة، ولكن لظروف معينة نفذت الهليكوبتر طلعاتها بمفردها.. وحققت بطولات.

وكان دورى تنفيذ طلعات خاصة جداً.. كنت أول يوم سأنقل مجموعة من قوات الصاعقة المدربة تدريباً عالياً جداً من مجموعة الشهيد إبراهيم الرفاعى ـ رحمه الله ـ لإنزالهم خلف خطوط العدو فى عمق كبير وهم يعلمون جيداً أنه لا توجد قوات مصرية أخرى ستلحق بهم أو تعود إليهم حتى وإن حدث تطوير للهجوم.

كانوا سينزلون فى جنوب العريش فى منطقة اسمها «جبال بركة» وهى منطقة بها كهوف ومغارات لتكون لديهم فرصة للاختباء عن عيون العدو.. وكان دورهم الرئيسى استطلاع مبكر وتبليغ القيادة المصرية بتحركات العدو البرية من مدرعات وخلافه.. وكذلك التبليغ عن خروج أى طائرات من مطار العريش حتى يكون لدى القيادة علم وتتصرف بناء على ذلك.

كانت هناك مجموعة مزودة بأجهزة اتصال وطعام وشراب وكل ما يحتاجونه وكان معهم دليل عربى من البدو حتى يحدد لهم مكان الإنزال فى منطقة الجبال وكانوا ينزلون مساء لضرب العربات المدرعة وزرع الألغام ثم يعودون إلى الكهوف قبل الفجر والبقاء فيها خلال النهار ثم يكررون نفس الأعمال فى الليل.. وكانت مهمتهم عبارة عن عملية انتحارية.

كانت التعليمات أن يقلع قبلى سرب هليكوبتر وينفذ إبراراً لقواتنا خلف خطوط العدو فى منطقة «تمادا» ثم أقلع أنا وراء هذا السرب الساعة حوالى الخامسة والنصف وأكمل إلى جنوب العريش.

أقلع هذا السـرب فى تشكيل مكون من ٩ طائرات.. وأنا وراءه بمسـافـة قليلة.. وقبل الوصول إلى منطقة الإبرار لهذا السرب فى تمادا بنحو ١٥ كيلو متراً فوجئنا بطائرتين إسرائيليتين تضربان آخر طائرتى هليكوبتر من تشكيلنا الذى أمامى لكن الحمد لله لم نصب لأننا كنا على ارتفاع منخفض.

وعندما رأيتهم بعينى أعطيت إنذاراً لقائد التشكيل فتفرقت الطائرات الهليكوبتر وتعامل كل طيار هليكوبتر مع الطائرات المعادية بطريقته حتى لا تضربه.

هذه المناورات أضاعت حوالى ٨ دقائق من وقت المهمة وكان معى خزان وقود احتياطى، لأن مسافتى كانت أبعد من مسافة طائرات السرب التسعة، فأكملت رحلتى وفى طريقى شاهدت منظراً جميلاً جداً لن أنساه فى حياتى.. وجدت ٤ طائرات سوخوى مصرية تضرب موقع رادار إسرائيلى وينفذون ذلك فى شكل دائرة رأسية.. طائرة تضرب الموقع ثم ترتفع لأعلى عائدة إلى الخلف ثم تدخل خلفها الطائرة الثانية وتنفذ الشىء نفسه وهكذا بالنسبة للطائرتين الثالثة والرابعة حتى اشتعلت النيران فى الموقع كله وكانت الطائرات تنفذ ما يشبه دوران الساقية.

هذه الطائرات رفعت روحنا المعنوية جداً.

وقبل وصولى إلى منطقة الإبرار حل الظلام فكان لابد أن أرتفع لأعلى لأننى مقبل على منطقة جبال.. وبمجرد أن ارتفعت ظهرت على الرادار المعادى وفوجئت بطائرات اعتراضية ألقت قنابل مضيئة فى الجو لتحديد مكانى ومحاولة ضربى.. والحمد لله أفادتنى هذه القنابل المضيئة حيث أضاءت المكان وعرفت أننى فى بحيرة البردويل وعندما وصلت إلى منطقة الجبال ارتفعت قليلاً وبدأت أبحث عن منطقة النزول ومعى الدليل من بدو سيناء حتى وجدناها وتم إنزال المجموعة التى كانت معى بما معهم من صواريخ لضرب الطيران المعادى المنخفض، وعلمت بعد ذلك أنهم ضربوا طائرات إسرائيلية كانت فى مطار العريش.

كانت مجموعة الصاعقة هذه متحمسة جداً ومدربة على أعلى مستوى

ويعرفون قيمة المهمة التى سينفذونها ومعنى الشهادة ويكفى أنهم كانوا يعلمون قبل هذه الطلعة أنه لن تصل إليهم أية مساعدات.. فكان اعتمادهم على الله تعالى أولاً ثم على أنفسهم وتدريباتهم.

وعندما هاجمتنا الطائرات الإسرائيلية قبل وصولنا إلى منطقة الجبال لم أشعر أن أحداً منهم اهتز أو أصابه الخوف بل كانوا كلهم إيمان ويعرفون أن العمر واحد والرب واحد.

وصلنا إلى بركة جنوب العريش.. وفى تقديرى استغرقت هذه الرحلة ساعة ونصف الساعة، ولم أشعر بالوقت لأننا كنا فى مواجهة حقيقية وفى منطقة لم تستطلع من قبل، ولا نعرف ظروفها لكن الطلعة استغرقت وقتاً طويلاً لدرجة أننى عندما عدت إلى المطار وجدتهم شطبوا على طائرتى باعتبارها من الطائرات المفقودة.

فى طريق عودتى كان لابد من تغيير خط السير حتى لا أجد الطائرات المعادية فى انتظارى.. فاتجهت عبر شمال سيناء إلى البحر المتوسط بمحاذاة الساحل على رأس البر ثم الدلتا.. ونتيجة المناورة والبحث عن منطقة الجبال والهروب من الطائرات المعادية نفدت كمية كبيرة من الوقود، وكان مفروضاً أن أدخل عن طريق بورسعيد ولكن بسبب نفاد الوقود، بالإضافة إلى أن مدفعيتنا كانت تضرب من بورسعيد ضرباً حراً فقد أكملت السير على البحر، وعندما وجدت الوقود أوشك على النفاد تماماً اتصلت بالمركز الرئيسى للعمليات لكن كانت المفاجأة.. جميع المطارات أغلقت أجهزة اتصالاتها حتى لا تتمكن إسرائيل من التقاط هذه الاتصالات ثم تنفذ أى ضربة معادية.. كما تم إغلاق كل الأجهزة الملاحية.

لم أجد أمامى سوى الارتفاع لأعلى حتى التقطتنى الرادارات المصرية وعرفوا أن هناك طائرة هليكوبتر قادمة فتوقعوا أن تكون مصرية وفتحوا أجهزة الاتصال وتحدثت مع مطار المنصورة وكان أقرب المطارات لى، وتم إضاءة الممر.. فى هذا الوقت كانت الساعة حوالى الثامنة مساءً.

نزلت فى المنصورة واتصلت بالقيادة وبقائد الفرقة وأخبرته بنجاح المهمة لأطمئنه على رجال الصاعقة.

تقرر بعد ذلك تكرار هذه الطلعات الخاصة وإبرار قوات خاصة أخرى لنجاح الطلعة الأولى التى حققت ارتباكاً فى صفوف العدو.

فى الطلعة الثانية كان الليل مقمراً ودخلت من وسط سيناء من طريق اسمه (الطاسة/ بالوظة) وهو موازٍ للقناة.. بعد أن عبرت القناة ودخلت وسط سيناء كانت الساعة العاشرة مساءً تقريباً وجدت دبابات إسرائيلية مدرعة فأبلغت الرئاسة باللاسلكى وقررت إنزال القوات التى معى أولاً ثم ضرب هذه الدبابات فى طريق عودتى.

اتفقت على ذلك مع الملاح المرافق.. فأعددنا الصواريخ استعداداً لضرب الدبابات بعد أن أنزلنا القوات التى معنا.. لكن الإسرائيليين شعروا بالطائرة وهى مقبلة عليهم عندما سمعوا صوتها.. وقبل أن نضرب النار عليهم وعلى مسافة حوالى ١٠ كيلو مترات فوجئنا بكثافة نيران وضرب عشوائى منهم لحماية أنفسهم من كل الاتجاهات وبجميع الأسلحة الموجودة لديهم.. فاضطررت لتغيير اتجاهى ناحية الشمال وابتعدت عن نيرانهم وعندما عدت للنقطة الأولى لمحاولة ضربهم مرة أخرى أصابت طلقاتهم بطن الطائرة لكن الحمد لله لم تكن مؤثرة.

أكملنا العودة ونزلنا فى مطار أبوصوير.

قطع حديث الطيارين الخمسة الجالسين على شاطئ العريش بكاء الطفل الصغير حفيد اللواء حمدى كمال الذى جاء ليجلس مع جده فاحتضنه حتى سكت.. ثم قال اللواء حمدى كمال: «احكى لنا يا تمام بقى عن اشتباك يوم ٨ أكتوبر واللى حصل لك فى بورسعيد».

قال تمام: صعدنا إلى طائراتنا وأقلعنا وهبطنا فى مطار المنصورة.. ونفذنا طلعات مظلات فوق المطار وهبطنا وفى الساعة الرابعة والنصف بعد العصر صدرت الأوامر بالإقلاع الفورى وفوجئنا بمحمد خطاب يوجهنا إلى اتجاه بورسعيد رغم أن المدفعية المصرية كانت «حرة» أى

تطلق نيرانها على أية طائرة تدخل المنطقة.. والمفروض أن قائد التشكيل عندما يقلع يقوم بعمل دوران حول المطار حتى يقلع باقى أفراد التشكيل وينضموا إليه، ويتوجه الجميع إلى المكان المراد توجيهنا إليه.. لكننا فوجئنا بقائد التشكيل وحيد عزيز يتوجه فور إقلاعه إلى اتجاه بورسعيد وأقلعنا خلفه أنا وبدر وسامح وانضممنا إليه بسرعة وكانت مهمتنا الاشتباك مع طائرات العدو التى كانت قد ضربت منطقة الصواريخ فى بورسعيد بسبب كثافة نيران الدفاع الجوى المصرى على الأهداف الإسرائيلية فتم تركيز الضربات المعادية على مواقع الصواريخ فى بورسعيد وكانت الساعة الخامسة إلا الربع وبدأت أرى طائرات العدو «الميراج».. وكنت مستعداً تماماً للاشتباك وكان ترتيبى رقم «٤» فى التشكيل وقلت بانفعال لوحيد عزيز.. أنا شفت الطيارات يا فندم.. فقال بهدوء «شفتهم؟».. فقلت: «أيوه يا فندم» فقال: «طيب اهدأ بقى» فبث الطمأنينة والهدوء فى نفسى والثقة فى إمكانية النيل من هذه الطائرات.

اقتربنا من الطائرات وكان فى هذا الوقت قد انضم إلينا تشكيل آخر من أربع طائرات فأصبحنا ٨ طائرات.. لكن عندما اقتربنا من الطائرات المعادية وجدتها ٣٦ طائرة.. منها ٨ طائرات بارتفاع أقل من ٨ طائرات أخرى بينما باقى الطائرات المعادية على مسافات أبعد.

دخل وحيد عزيز خلف ٤ طائرات معادية ونحن خلفه.. بمجرد دخولنا ساحة الاشتباك نظرت خلفى فوجدت ٤ طائرات «ميراج» فأخبرت «بدر» الذى كان معنا فى التشكيل بأن خلفنا طائرات ميراج فقال بنبرة حادة: «أوكى.. بريك» ـ بمد الياء ـ أى زيادة معامل الحمل وتغيير الاتجاه بشدة وفجأة جهة اليمين وأصبحنا وجهاً لوجه مع الطائرات التى كانت خلفنا.. فما كان من هذه الطائرات إلا أن تركتنا واستمرت فى سيرها تجاه وحيد عزيز.. فاتجهنا خلفها.

وكان الوضع كالتالى: طائرات معادية وخلفها وحيد عزيز.. وطائرات أخرى ـ التى أفلتنا منها ـ خلف وحيد عزيز من أعلى وطائرات أخرى

قادمة من أسفل تتجه نحو وحيد عزيز وطائرة «سامح» الذى كان خلفه فيما يشبه الكماشة على وحيد وسامح.

أصيبت طائرة سامح، وفى هذه الأثناء كنا أفلتنا من الطائرات الأربعة وأصبحت أمامنا وقد لاحظت أننا خلفها فقامت بعمل «بريك تو ذا رايت» أى تغيير اتجاه إلى اليمين.. جرى خلفها «بدر» بينما تركتها أنا وانضممت إلى وحيد عزيز خاصة عندما رأيت الطائرات المعادية متجهة نحوه من أسفل ومن أعلى.

فى هذه الأثناء رأيت وحيد عزيز مازال محتفظاً بخزانات الوقود الاحتياطية رغم أنه بدأ الدخول فى المناورة مع الطائرات المعادية.. فقلت له فى اللاسلكى: «يا فندم ارمى الخزانات.. يا فندم ارمى الخزانات».. وجدت خلفى طائرة معادية أفلت منها وعدت مرة أخرى إلى وحيد عزيز الذى كان قد بدأ اشتباكاً مع طائرة فيما يسمى «اشتباك المقص» ـ أى يكون هو متجهاً من الجنوب الشرقى إلى الشمال الغربى بينما تكون الطائرة المعادية متجهة من الشمال الشرقى إلى الجنوب الغربى مثلاً فيما يشبه المقص.

كانت فرصتى عندما وجدت الطائرة التى كانت فى مناورة مع وحيد عزيز أمامى.. فأطلقت صاروخاً.. وإذا بى أجد الطائرة تنفجر فى الجو وتتحول إلى كتلة من النيران.. فقال وحيد عزيز «فرى نايس يا ولد.. فرى نايس».

فقد كان يمنح الثقة حتى وهو فى أشد المواقف ويتمتع بروح الفكاهة أيضاً.

علمت بعد ذلك أن عدم إنزال الخزانات الإضافية عند وحيد عزيز لم يكن برغبته، ولكن السويتش «A.C» الذى يتحكم فى أجهزة الطائرة كان قد تعطل فجأة ولم يتمكن من إلقاء الخزانات.. والأخطر من ذلك أن هذا العطل جعل المدفع لا ينطلق أيضاً.. فكان فى موقف خطر، وظل يقاتل فى هذا الاشتباك رغم خطورة موقفه.

بعد أن دمرت الطائرة المعادية أحسست بالزهو وقمت ببعض المناورات حتى لا تكون هناك طائرات معادية خلفى وتتمكن منى.

فوجئت بطائرتى «ميج ٢١» تابعتين لنا وخلفهما طائرتا «ميراج».. فدخلت أنا خلف الطائرتين الميراج.. ووصلت إلى وضع معين حتى أصبحت إحدى الطائرتين الميراج فى مرمى هدفى فأطلقت عليها صاروخاً.. وفى اللحظة نفسها سمعت صوت وحيد عزيز يقول لى بصوت مرتفع: «بريك.. بريك.. بريك» وبسرعة نفذت «البريك» وعدلت اتجاهى ناحية اليمين.. فقد كانت هناك طائرة معادية خلفى أطلقت صاروخاً أصاب طائرتى فى مجموعة الذيل ووجدت طائرتى تسقط فوق البحر فى شكل حلزونى.. ووقتها أحسست أن تفكيرى اصيب بالشلل وسلمت أمرى لله. نظرت فوجدت بين قدمى «ذراعى الكرسى المنطلق».. فجذبته بشدة.. ووجدت نفسى أنطلق بالباراشوت فى الجو. وسط طلقات من الطائرات المعادية لمحاولة قتلى وأنا أهبط بالباراشوت.

قبل أن أنزل بالباراشوت فى البحر كان بينى وبين شاطئ بورسعيد حوالى «٢» كيلو متر.. وفوجئت بمن يطلق على النار من الرشاشات من اتجاه الشاطئ.. ولم أستطع عمل شىء.. فأنا هدف ثابت ولا أستطيع الرد عليهم.. فقد اعتقد الموجودون على الشاطئ أننى طيار إسرائيلى فأخذوا يطلقون النار على.. سلمت أمرى لله وأخذت أقرأ بعض الآيات القرآنية حتى سقط الباراشوت فى البحر.. وأمسكت بحرف الباراشوت فى محاولة لتجميعه بيدى حتى لا يجرفنى معه فى اتجاه وسط البحر.. وفى هذه الأثناء لم تتوقف طلقات الرشاشات من اتجاه الشاطئ.. قلت لهم أنا مصرى.. لكن صوتى لم يصل إليهم.. وبعد لحظات سمعت أحدهم يقول: «ماحدش يضرب.. استنوا.. يمكن يكون مصرى».. رد عليه أحدهم.. «ده يهودى».. فقال له: «استنى لما نشوف».. وكانت قمة المفاجآت فى انتظارى، الشخص الذى على الشاطئ يقود المجموعة - واتضح أنها من الدفاع الشعبى - كان زميلى فى الكلية.. ودولابه كان بجوار دولابى واسمه سعد البيلى، لكنه خرج من الكلية لظروف معينة

وانضم إلى قوات الدفاع الشعبى.. وعندما وجدته يتقدم المجموعة على الشاطئ ويأمرهم بعدم إطلاق النار.. دققت النظر فيه.. وصرخت «سعد يا بيلى».. فصدرت منه صرخة مدوية ممزوجة بلهفة شديدة هزت المكان: «تماااام»، وجرى نحوى واحتضننى بشدة كما تحتضن الأم طفلها التائه بعد عودته وانسابت الدموع من أعيننا.. وأخذ الجميع يهنئوننى بسلامة النجاة ونجاح دورنا فى الحرب وقالوا: «حمداً لله على السلامة يا بطل».

وكنت وقتها لم أشاهد سعد البيلى منذ نحو ٥ سنوات وكان هو بالزى المدنى ويقود مجموعات من الشباب للدفاع الشعبى فى بورسعيد لأنه من أبناء بورسعيد.. فلولاه لكنت بين الأموات.

بعد هذا الموقف حضرت إلىَّ سيارة جيب تابعة لقيادة الدفاع الجوى أخذتنى إلى القيادة فى بورسعيد ثم إلى مكتب مخابرات بورسعيد ومن هناك اتصلت بالمطار فقال لى قائد اللواء بمنتهى الحماس: «حمداً لله على السلامة يا ولد.. عامل إيه» قلت له: «الحمد لله يا فندم.. إصابة بسيطة بس».

وكانت ذراعى قد اصطدمت بحافة الكابينة عند قفزى بالكرسى المنطلق فأصيبت بكدمة شديدة ولكن لم تصب بأى كسر، وعلمت أن وحيد عزيز قفز من الطائرة فى هذا الاشتباك ونزل سليماً فى الملاحات خلف بورسعيد.

أول مرة أتذكر أننا فى شهر رمضان كانت فى مكتب مخابرات بورسعيد حيث تم تناول الإفطار وبعض الأكلات الرمضانية.

عدت إلى القاهرة فى أتوبيس يحمل أسرى إسرائيليين وكانوا نحو ٤٠ أسيراً إسرائيلياً بينهم ثلاثة طيارين.. ووصلت إلى إدارة المخابرات الحربية فى القاهرة وحضرت مجموعة من أمن القوات الجوية واصطحبونى إلى المستشفى وتم الكشف علىَّ.. ونصحنى الطبيب بالراحة فرفضت وقلت له: «راحتى فى المنصورة» فنزلت من المستشفى

وذهبت إلى مبنى الإدارة بنفس هيئتى والأفرول مقطوع وتوجهت إلى المنصورة التى وصلتها الساعة الخامسة مساءً واستقبلنى زملائى بالأحضان.

قال عبدالله تمام للجالسين معه: كانت قرارات وتفسيرات اللواء طيار حسنى مبارك للمواقف دائماً سليمة، وظهر ذلك كثيراً ومنها فى إحدى المرات فى عام ١٩٦٩ حيث كنتُ عائداً من قويسنا فى إجازة، وفوجئت بهم فى الطريق يوقفوننى ويخبروننى بأن اللواء طيار حسنى مبارك موجود فى المطار ويريدك حالاً.. فأصابنى القلق.

عدت إلى المطار فوجدت اللواء حسنى مبارك فعلاً وطلب منى اختيار ٤ طيارين وأنا معهم للإقلاع فى مهمة عاجلة.

كانت هذه المهمة هى التأكد من موقع صواريخ هوك إسرائيلى، حيث كان الجيش قد حدد موقع هذه الصواريخ، بينما كان اللواء مبارك له رأى آخر حيث يؤكد أن الموقع الذى حدده الجيش موقع وهمى وحدد هو موقعاً آخر يعتقد أنه هو الموقع الحقيقى، وكانت مهمتى مع التشكيل الذى معى هى معرفة أيهما هو الموقع الحقيقى وأيهما هو الوهمى.

أقلعنا وكنت متأكداً أن الموقع الذى حدده اللواء مبارك هو الحقيقى؛ لأنه حدده بناء على معطيات وليس عشوائياً، وفعلاً هذا ما حدث، وعندما تأكدنا من الموقع الحقيقى ضربناه وصورناه بالكاميرات وأحضرنا الصور للواء مبارك وكان هذا الموقع فى جنوب الطريق الأوسط أى على بعد نحو ٣٠ كيلو مترا من قناة السويس.

عندما نزلت توجهت إلى اللواء طيار مبارك وقلت له: «يا فندم كلام سيادتك مظبوط» وأعطيته الأفلام فأخذها وغادر المطار.

فى اليوم التالى وجدت صورتى وحكاية ضرب هذا الموقع فى الجرائد، وفى اليوم التالى أيضا فوجئت باللواء طيار حسنى مبارك يحضر إلينا ومعه هدايا تذكارية.

بعد تنفيذ الضربة الجوية يوم ٦ أكتوبر وعند نزولنا من طائراتنا بدونا

وكـأننـا انتـصـرنـا والحـرب انتـهـت والفـرحـة غـامـرة وكلنا نهنئ بعـضنا بالأحضان والروح المعنوية عالية جداً. ولم نخسر فى هذه الطلعة سوى طيارين اثنين ضحيا بحياتيهما لرفع راية مصر عالياً.

بدأ الجنود الحقيقيون المهندسون والأطباء والفنيون والصف ضباط والجنود فى تسطير ملحمة أخرى من حيث الشجاعة والإقدام فى تجهيز الطائرات بسرعة لم يسبق لها مثيل مع روح معنوية عالية جداً وتهليل ونداء «الله أكبر.. الله أكبر».

حتى الآن.. ما حدث شىء وما حدث بعده شىء آخر.

بدأت إسرائيل تفيق من الضرب.. جمعت الاحتياطى لديها وطائراتها وبدأت تضرب مطاراتنا بالقنابل وهنا بدأت المهمة الأساسية لقاعدة المنصورة الجوية وهى حماية سماء مصر فى هذا القطاع ابتداء من بورسعيد حتى الإسماعيلية ويتضح من هنا العبء الكبير الذى كان واقعاً على قاعدة المنصورة الجوية؛ لأن المدخل الرئيسى لطائرات العدو كان من بورسعيد حتى السويس.

ظهر التلاحم وأروع المثل الذى ضربه المهندسون العسكريون والجنود الذين كانوا بمجرد ضرب المطار يتم إعادة إصلاح الممرات خلال ٣ ساعات وكانت «الدشم» صلبة وتتحمل القنابل فلا تتأثر بها وقد استفدنا فى موضوع الدشم من حرب ١٩٦٧.

ولما كان الوقت لا يسعف المهندسين العسكريين لإصلاح الممرات، كنا نضطر للإقلاع بالطائرات رغم وجود «حفر» و«مطبات» وكومة تراب نتيجة ضرب القنابل فى وسط الممرات.. فكنا نسير فى أقصى يمين الممر وإذا وجدنا حفرة أمامنا ننحرف يساراً حتى نتفاداها وإذا صادفنا حفرة أخرى انحرفنا يميناً أو إلى وسط الممر كأننا نقود دراجة ونتفادى عوائق الطريق.. وذلك حتى نقلع بالطائرات.. وبعد نهاية الحرب عندما كنا نتذكر ذلك لم نكن نتخيل كيف حدث.

طلعة أخرى كنت فيها أكثر حظاً وسعادة ولن أنساها طوال عمرى،

وجـهنا الموجـه الأرضى كـتـشكيل رباعى من طائرات «مـيج ٢١» نحـو الطائرات المعادية وكنت أنا رقم «٢» فى التشكيل وأحدث طيار فيه.

تم توجيهنا نحو ٤ طائرات «فانتوم» إسـرائيلية وفى البداية ألقت هذه الطائرات قنابلها فى المزارع بمجـرد أن شاهدتنا.. واضطرت للدخول فى اشتباك معنا لأنها لو حاولت الهـرب كنا سنتمكن منها ونسقطها كلها.. وحـدث الاشـتبـاك.. وبدأت الطائرات الأربع الإسـرائيليـة تنفـصل عن بعـضـهـا اسـتـعـداداً لاشـتبـاك كل طائرة منهـا مع طائرة من تشكيلنا الرباعى.. وكنا مدربين تدريباً عالياً على هذه الاشتباكات.

انفصلنا أيضاً نحن الأربعة.. وجـرى كل طيار خلف طائرة إسـرائيلية دون الكلام فى اللاسلكى.. انفـردت كل طائـرة منا بطائرة مـعـادية فى مكان منفصل وظل الاشتباك بينى وبين الطائرة الفانتوم لمدة ١٥ دقيقة بلا أى معاونـة أو مساندة من أحد.. وهنا تظهر كفاءة الطيار ونتيجة التدريب على الاشتباك لأن المعركة أصبحت فردية.

دخلت فى المناورة مع «الفـانتـوم» وكـان قـرارى منذ البـداية «الطيـار ده لازم يقع».

كان أهم ما يشغلنى ألا أجعل الطائرة المعادية خلفى.. حتى لا يكون من السهل ضربى.. وفى سبيل ذلك كنت أقوم بكل المناورات.. أصعد لأعلى وعندما يصعد خلفى أغير الحركة وعندما يصبح على وشك أن يكون أمامى يغير هو من وضعه بالاتجاه يميناً أو يساراً وأنا وراءه وإذا حاول أن يكون خلفى لا أعطيـه الفـرصـة وأغـيـر من وضـعى.. حـتى جـاءت اللحظة الحـاسـمـة.. وصلنا إلى وضع بحيث إننى إذا لم أضربه سـتكون الخطوة التـالية أن أصبح أنا أمـامـه ويضـربنى بمنتهى السـهولة.. وهذا الوضع هو أننى كنت أسـير بسرعة أفقياً وكان هو أمامى ويحاول تغيير وضعه بالسير إلى جهة اليمين وطائرته على جنبها الأيمن أى اتجاه إلى اليـمـين أو «TURN TO THE RIGHT».. والوضع بالضـبط أن كـانت طائرته على جنبـها الأيمن وتسـيـر ناحـيـة اليـمـين وطائرتى فى الوضع

الأفقى وعمودية على قمة كابينته.. وكان هذا الوضع هو الأنسب لكى أتمكن من اصطياده.. لأنه لو أفلت منى فسيصبح الوضع التالى لذلك مباشرة وطائرتى تسير بسرعتها أن أصبح أمامه لو أعاد هو تغيير وضعه وتحول إلى اليسار بعد أن أتخطى المكان الذى كان هو فيه أمامى.. ويكون وقتها الوضع أننى أمامه ونحن الاثنين فى الوضع الأفقى ويسهل جداً ضربى.

عندما رأيته أمامى فى الوضع المناسب للضرب أطلقت المدفع بكل «عزم» و«انتقام» فأصاب جناحه الأيمن وكأن المدفع قام بعمل «المقص» وقطع الجناح الذى تطاير ووجدته طائراً من فوقى إلى الخلف، بينما طائرته تهوى إلى الأرض فى شكل حلزونى حتى انفجرت.

فى هذه اللحظة لا أستطيع وصف شعورى ومدى السعادة التى تملكتنى بإسقاط هذه الطائرة. لكننى فى هذه اللحظات لم أترك نفسى للفرحة فقد تأتى طائرة معادية كانت مشتبكة مع زملائى، وتضربنى عندما ترانى فى وضع قد يكون مناسبا لها.. لذلك قمت ببعض المناورات الحادة لأنزل بسرعة.. واتصلت باللاسلكى وقلت لهم: «أنا وقَّعت طيارة.. أنا وقعت طيارة».. رد علىّ زميل من نفس التشكيل الذى معى من خلال اللاسلكى وقال: «أيوه أنا شفتها وهى بتنفجر.. برافو.. هو ده الكلام.. وهى دى الرجالة» لا تتخيل إحساسى وقتها.. فقد تملكتنى قشعريرة.. لأن أسعد لحظة يعيشها الطيار عندما يسقط طائرة معادية.

عندما نزلت من الطائرة وجدت جميع من بالمطار يعلم بخبر الطائرة التى أسقطتها فقابلونى بالأحضان، وحملونى على الأعناق وسط تهانى الجميع وسعادتهم بما حدث بعد نزولى من هذا الاشتباك، وبينما كان الفنيون يجرون الطائرة لإدخالها «الدشمة» اصطدمت مقدمة الطائرة بالدشمة مما أدى إلى اعوجاج الـ «بيتى تيوب» وهى أشبه بالعصاة البارزة فى مقدمة الطائرة «الميج ٢١» فأصبت بالنكد الشديد لأن هذه «العصاة» عبارة عن جهاز لقياس السرعة والارتفاع؛ أى أنها مهمة جداً بالطائرة.. ولكن الفنيين طمأنونى بأن الطائرة يمكنها الطيران بهذا

الوضع وأن العدادات سوف تعمل بكل كفاءة بلا أى تأثير نتيجة اعوجاج هذه «العصاة».. وظللت بقية الحرب أطير بالطائرة وهذه العصاة منحرفة جهة اليمين.

بعد الحرب بأسبوع تقريباً جاء إلينا فى قاعدة المنصورة اللواء طيار حسنى مبارك قائد القوات الجوية، وهنأنا بالنصر، وقال لنا «أنا فخور بكم.. وكنت أشعر بكم أثناء العمليات لقد كنتم عند حسن ظنى بكم».

فاللواء طيار حسنى مبارك كان من الذكاء لدرجة أنه منح قادة الألوية حرية التصرف واتخاذ القرار حسب الموقف دون الرجوع إليه ولكن مع إدخاله فى الصورة وإعلامه بكل كبيرة وصغيرة.. وقد كانت قيادة اللواء طيار حسنى مبارك للقوات الجوية تتسم بالهدوء والاتزان وعدم التسرع.

قال اللواء سامح عبدالله: عارفين طبعاً اللواء أحمد ماجد واللى عمله فى طنطا، قال اللواء حمدى كمال: عمل إيه؟

قال اللواء سامح: إن اللواء ماجد قال لى الآتى:

يوم ١١ أكتوبر كانت مهمتى ضرب الموقع الرئيسى للقيادة الشمالية فى سيناء وتم تكليفنا بالمهمة الساعة الثانية صباحاً.

اخترت أحد الطيارين وخططت للطلعة بذكاء.. أقلعنا من مطار طنطا بينما أول ضوء لم يظهر بعد، لكنه كان قد ظهر فى سيناء بسبب فرق التوقيت.

أقلعنا على ارتفاع منخفض، وبسبب كثرة طيراننا فوق الدلتا كنا نحفظ أماكن أعمدة الإنارة ذات الضغط العالى، وأعمدة التليفونات وحتى مآذن المساجد.

توجهنا إلى كفر الشيخ ثم دمياط وأكملت السير فوق البحر لمسافة مائة كيلومتر تم اتجهت شرقاً ثم غرب العريش لمسافة ٣٠ كيلو متراً ودخلت على الموقع كأننى طيار إسرائيلى قادم إليهم من الشرق وليس الغرب وزاد من إحكام هذه الخطة أن طائرتى كانت ميراج كالطائرات الإسرائيلية وكان يصعب التفرقة بينها وبين الطائرات الإسرائيلية لدرجة أن الجنود الإسرائيليين فى هذا الموقع كانوا يلوحون لنا بأيديهم اعتقاداً

منهم أننا إسرائيليون قادمون من داخل إسرائيل، وبالتالى لوحنا لهم أيضاً.

ظللنا نطير لمدة ٤ دقائق حتى صرنا فوق الموقع تماماً ودخلنا عليه.

ألقينا حوالى أربعة أطنان من القنابل على هذا الموقع وتم تدميره نهائياً. ومات فيه أشهر قائد إسرائيلى وهو قائد المنطقة الشمالية فى سيناء، وبعد الانتهاء من ضرب الموقع ذهبنا فى طريق العودة.

وبدلاً من أن نتجه ناحية بورسعيد - رغم وجود طائرات حماية فى انتظارنا - اتجهنا شمالاً حوالى ٧ أو ٨ دقائق بسرعة ألف كيلو متر ثم غرباً ناحية الإسكندرية ثم إلى طنطا وبالتالى فإن كل الطائرات الإسرائيلية التى خرجت لملاحقتنا سارت فى اتجاه بورسعيد - وهو الطريق المعتاد لعودة الطائرات المصرية - وحدث اشتباك بينها وبين طائرات «الميج ٢١» التى كانت تنتظرنا لحماية عودتنا.

عندما عدنا لمطار طنطا كان بعض الطيارين مازال نائماً باستثناء طيارى حالات الاستعداد.. ذهبنا لتناول الإفطار وكانت الساعة السادسة صباحاً.. عندما شاهدنى الطيارون سألونى: إنت لابس كده ليه وعرقان كده ليه؟.. قلت: أنا لسه ضارب وجاى.. لم يصدقوا وعندما حكيت لهم ما حدث هنأونا على نجاح العملية.

بعد أن تناول الخمسة الغداء على شاطئ العريش، وأثناء تناول الشاى قال تمام لبدر موسى: فاكر يا بدر اللى حصل يوم ٩ أكتوبر، وموقفنا فى الاستراحة؟.. رد بدر موسى: «كان يومًا غريبًا جداً».

ثم قال بدر: طبعا إنتوا فاكرين إن يومها كانت صدرت أوامر بانتهاء أعمال القتال الليلى والإبقاء على أعمال القتال النهارى فقط، ربما نظراً لإجهاد الطيارين، وفجأة فى الساعة السابعة والنصف صباحاً وجدنا هجوماً شديداً جداً على المطار لدرجة أننى عندما خرجت من الاستراحة شاهدت بعينى طائرات الفانتوم الإسرائيلية تنفذ هجوماً على الممر وأصيبت الدشمة الموجودة أمام مقر السرب مباشرة فانفجرت

بالطائرة التى كانت فيها، واستشهد ٣ فنيين كانوا داخل الدشمة.. دخلت استراحة الطيارين ووجدت مجموعة كبيرة من زملائنا وكان منهم متولى وماهر والقبانى رحمهم الله، وفتحى عبدالحميد وحسن نصر وكان الضرب خارج الاستراحة عنيفاً، وكأن هناك زلزالاً عنيفاً فى قاعدة المنصورة.. القنابل تسقط فى أى اتجاه.. وكان من الممكن أن تسقط قنبلة فوق استراحة الطيارين وتقضى علينا جميعاً.

أحسست بهلع شديد جداً، أسرعت إلى خارج الاستراحة فأمسك بى زملائى ورفضوا خروجى.. وكنا نشعر بأن القنبلة القادمة سوف تسقط فوقنا.. كان كل هدفى الوصول إلى دشمة الطائرة القريبة من الاستراحة وكانت المسافة إليها نحو ١٥٠ متراً؛ وذلك لأن الدشمة أكثر أماناً من الاستراحة لأن تحصينها أعلى ولم أكن أضمن ألا يحدث مثلما حدث مع الدشمة السابقة لكنه الأمل الذى كنا نتشبث به.. كنت أخطف نفسى وأخرج للنظر بجوار باب الاستراحة فأجد الطلقات والهجمات المتتالية من الطائرات المعادية فأعود مسرعاً إلى داخل الاستراحة.

وفى إحدى المرات جريت ولم أهتم بما سيحدث لى وظللت أجرى لمسافة الـ ١٥٠ متراً حتى وصلت إلى الدشمة وجاء خلفى محمد متولى، وجلسنا فى الدشمة حتى انتهت الغارة التى استمرت نحو ٣ دقائق ولكن حدثت خلالها أشياء رهيبة، وتدخلت عناية الله فكانت الطائرات تلقى قنابلها فتسقط بين الاستراحة والميس مثلاً، أو بين الاستراحة ومخزن الذخيرة وكأن الله أغشاهم عن رؤية الأهداف.

بعد هذه الهجمة ساد الهدوء أرجاء المطار، وهنا قال أحد الزملاء: «لو جاءوا مرة أخرى فلن تقوم لمطار المنصورة قائمة»، وكنا نسمع صوت انفجارات كل ربع ساعة أو عشر دقائق بعد مغادرة الطائرات المعادية وذلك نتيجة القنابل الموقوتة التى قذفتها الطائرات المعادية على المطار، كما أصيب الممر بحفر كبيرة نتيجة قنابل الممرات التى كانت تغوص فى الممر وتصل إلى العمق ثم تنفجر فتحدث حفرة عميقة فى الممر، وهناك قنابل لم تنفجر وردمنا عليها أسمنت وأكملنا عملياتنا.

سمعنا أصوات السيدات بجوار المطار يصرخن ويطلقن أصواتاً اعتقاداً منهن أن المطار تم تدميره ومات كل من فيه.

بعد الغارة خرجنا نشاهد ما حدث، وتم بسرعة إخلاء الممر من القنابل وكان الفنيون يحملون القنابل التى لم تنفجر لإبعادها عن الممر، ومنهم من انفجرت فيه القنبلة وهو يحملها، فقد كانت هناك بطولات خارقة لأطقم الفنيين والمهندسين والجنود.

بعد الظهر جاءت مجموعات من المدارس والجامعات لتنظيف المطار من كتل الطين والأتربة التى خلفتها القنابل، وظلت أعمال النظافة والتطهير وتفجير القنابل التى لم تنفجر حتى صباح اليوم التالى ١٠ أكتوبر.

بدأنا نقلع مرة أخرى الساعة الحادية عشرة صباح يوم ١٠ أكتوبر وبعد إقلاع أولى الطائرات فى هذا اليوم سمعنا زغاريد وأصوات الفرحة من خارج المطار وشعرنا بسعادة الناس بعودة المطار للعمل مرة أخرى.

وقال تمام للجالسين معه على شاطئ العريش:

فى أحد الأيام صدرت لنا الأوامر بالإقلاع الفورى والانضمام إلى طائرات مشتبكة مع طائرات ميراج معادية فى منطقة البحيرات.. أقلعنا بأقصى سرعة.. وكان قائد التشكيل حسن نصر ومدحت عبدالتواب رقم «٢» وأنا رقم «٣» وبدر موسى رقم «٤».

رأيت طائرة «ميج ٢١» وخلفها طائرة ميراج، وكذلك رأى حسن نصر طائرة «ميج ٢١» وخلفها طائرة ميراج أيضاً.. دخلت بسرعة خلف الطائرة الميراج الأولى وأطلقت عليها ناراً عن بعد حتى يعلم قائدها أن هناك طائرات خلفه فيترك الطائرة المصرية ولا يتعقبها.. وفعلاً هذا ما حدث فنفذ بريك «تغيير اتجاه» وترك الطائرة «الميج ٢١»، فانحرفت خلفه لكى أتعامل معه.. وسمعت صوت بدر فى اللاسلكى يقول: «سيبهولى يا عبده.. سيبهولى يا عبده.. أنا مرتاح له سيبهولى يا عبده».. فقلت له: «خد يا موسى».. وصعدت أنا لأعلى وتركت بدر

موسى يتعامل معه.. وجاءتنا التعليمات بترك هذه الطائرات لأن هناك تعزيزات قادمة إليها من إسرائيل.

قلت لبدر موسى: «ياللا يا بدر.. بريك يا بدر، سيب الطيارات».. ونفذنا البريك بسرعة ونفس الشىء فعله حسن نصر ومدحت عبدالتواب وفى هذه اللحظة توجهت الطائرات المعادية إلى حيث جاءت لكن قابلتها طائرات التعزيز الإسرائيلية والتقت كلها فوق بورسعيد.. القادمة والذاهبة.. فاعتقدت الطائرات الإسرائيلية القادمة أن الطائرات الذاهبة هى طائرات ميراج مصرية فى طريقها لضرب أهداف داخل إسرائيل فاشتبكت الطائرات المعادية مع بعضها البعض، فسقط منها ثلاث طائرات بأيديهم، ويومها اتصل سيادة العميد صالح المنياوى بالمايسترو محمد خطاب فى غرفة التوجيه معتقداً أن الطائرات التى سقطت ميراج مصرية.. وقال له: «إيه اللى حصل يا خطاب؟».. فقال له خطاب: «يا فندم طياراتنا رجعت سليمة.. اتصل يا فندم بالمطار واطمئن بنفسك».. وبالفعل اتصل العميد المنياوى ووجد طائراتنا فوق القاعدة وفى طريقها للهبوط، واتصل اللواء طيار مبارك أكثر من مرة وسأل: «إيه اللى بيحصل يا جماعة؟!» فقال له خطاب: «يا فندم طياراتنا عندنا وماليش دعوة باللى بيحصل هناك».. ثم اتصل العميد المنياوى باللواء طيار مبارك وأخبره بأن الطائرات الميراج الإسرائيلية كانت مشتبكة معنا وبينما هى فى طريق عودتها لإسرائيل اشتبكت معها طائرات ميراج إسرائيلية اعتقاداً منها أنها طائرات ميراج مصرية ذاهبة لضرب أهداف فى إسرائيل، فضحك اللواء مبارك والعميد المنياوى فى المكالمة بينهما وقال له اللواء مبارك: «على خيرة الله».

للمرة الثالثة يقترح اللواء بدر موسى الاتصال باللواء ضياء الشرقاوى الذى دخل ثلاثة اشتباكات أسقط فيها ثلاث طائرات، ووافق الجميع وتم الاتصال بضياء.

قال ضياء بعد أن أثنى على كل الجالسين:

لم نعرف موعد الضربة الجوية إلا الساعة الحادية عشرة صباح يوم ٦ أكتوبر؛ أى قبل الضربة بثلاث ساعات فقط.. حيث جاءنا فى مطار الغردقة رئيس الأركان، وأخبرنا بأن هناك ضربة جوية شاملة سيتم تنفيذها لتدمير مطارات العدو ومراكز القيادة والسيطرة والرادارات فى سيناء.. تم تكليفنا بمهمة ضرب وتدمير مطار «راس نصرانى» وغرفة العمليات والقيادة الخاصة بالمطار.

وفور انتهاء رئيس الأركان من حديثه ظهر رد الفعل اللاإرادى من الجميع.. أحضان وقبلات وكلنا نكاد نطير فرحاً بقدوم اليوم المنتظر.. وإننا أخيراً سنأخذ ثأرنا.

أقلعنا ٤ طائرات من شبراخيت.. وكان المقدم علاء شاكر قائد السرب رقم «١» فى التشكيل ثم مصطفى خليل رقم «٢» وجمال لويس رقم «٣» وأنا رقم «٤»، دخلنا على شرق بورسعيد بأقصى سرعة.. ألقينا الخزانات الإضافية فى الطريق بعد نفاد الوقود بها.. ودخلنا على الاشتباك.

وقبل دخولنا لمكان الاشتباك كان هناك عدد كبير جداً من الطائرات المصرية والمعادية المشتبكة.. وكان طيارو العدو ينفذون الاشتباكات بطريقة «الطيران الثعبانى» لاصطياد طائراتنا ولكننا عرفنا هذا الأسلوب وأصبحنا نتجنبه.. حيث كانت تطير طائرتان لهم وخلفهما بفاصل نحو ٢ كيلو، طائرتان أخريان، وخلفهما بنفس المسافة طائرتان، وغيرهما وهكذا فى شكل طابور بحيث إذا رأى أى طيار منا طائرتى ميراج معاديتين من هذا الطابور ونزل خلفهما لضربهما تكون هناك طائرتان معاديتان خلفه لضربه فيما يشبه «الكمين» وهذا فعلاً حدث معنا فى بداية الاشتباك.. رأى قائد التشكيل ورقم «٢» طائرتين معاديتين فنزلا خلفهما وما هى إلا لحظات حتى أطلقت عليهما الطائرتان الخلفيتان النيران.

فى هذه الأثناء حاول رقم «٣» فى التشكيل النزول وراء الطائرتين

اللتين أطلقتا النيران على قائد التشكيل ورقم «٢» فى تشكيلى فصرخت فيه فى اللاسلكى «بريك تو ذا ليفت».. «بريك تو ذا ليفت».. لكى ينفذ دوراناً للشمال بسرعة.. وفى هذا الوقت نزلت أنا خلف إحدى الطائرات الميراج وقبل أن أدخل خلفهما نظرت خلفى فلم أجد أى طائرات معادية.. وهنا قررت ضرب هذه الطائرة.

أطلقت صاروخًا عليها فلم يصبها لأن صاروخ «الميج ٢١» لكى يصيب أى طائرة لابد أن تكون هذه الطائرة فى وضع ثابت بلا أى مناورات لفترة معينة حتى يصيبها.. فأكملت الضرب عليها بالمدفع حتى رأيت دخاناً يخرج من الطائرة المعادية.. وفى هذه اللحظة سمعت زميلى رقم «٣» فى التشكيل يقول: «خللى بالك فيه طيارات ورانا».. وقبل أن تصيبنا نيران هذه الطائرات غيرنا من وضعنا ونفذنا مناورة حادة وعدنا للمطار.

وفى اليوم التالى ٢٠ أكتوبر وقع ثانى اشتباك لى وكانت الساعة الرابعة عصراً ـ خدوا بالكم من التوقيت ده ـ أخذنا أمر إقلاع لمواجهة الطائرات المعادية التى كانت تضرب مناطق الجيش الثانى.. أقلعنا على ارتفاع منخفض لمدة ١٢ دقيقة، ثم ارتفعنا لأعلى ووجدنا الطائرات المعادية تضرب مواقع الجيش الثانى، وكانت هناك تشكيلات مصرية مشتبكة مع هذه الطائرات ودخلنا لتعزيزها، وبعد ذلك جاء تعزيز آخر لطائراتنا.

كانت الطائرات المعادية نحو ١٦ طائرة ونحن حوالى ١٢ طائرة وعندما دخلنا نحن أصبحنا ١٦ مقابل ١٦؛ لأن الاشتباك يبدأ عادة بأربع طائرات مقابل ٤ طائرات.. ثم تقوم الجهة المعادية بتعزيز طائراتها بأربع طائرات أخرى ونفس الحال عندنا، وهكذا حتى يزيد عدد الطائرات من الجانبين، وقد يصل إلى ٣٦ طائرة من كل جانب.

فى بداية دخولنا على مكان الاشتباك وفور أن ارتفع قائد تشكيلنا ورقم «٢» معه وجدت طائرتى ميراج معاديتين تدخلان خلفهما.. ناديت

عليهما وحذرتهما فنفذا مناورة حادة وأفلتا من هاتين الطائرتين.. وبدأ الاشتباك.

انفردت بطائرة ميراج من هذا الاشتباك وبدأت أنفذ مناورات عديدة ونفس الحال للطيار المعادى.. وكنا ننفذ مناورة «المقص».

وفى إحدى هذه المناورات كان المعتاد أن أستمر فى اتجاهى لنعود من جديد لتنفيذ نفس مناورة «المقص» لكنى قللت من سرعتى جداً عند نقطة معينة لم يتوقعها الطيار المعادى، وانتظرته وكانت سرعتى تقترب من الصفر وهذه من أهم مزايا الطائرة «الميج ٢١».. وعندما عاد الطيار الإسرائيلى ليكمل مناورة المقص فوجئ بى أتربص به خلف خط سيره وأطلقت عليه النيران على مسافة ٥٠ متراً فأصبت خزان وقوده واشتعلت النيران فى جناح طائرته وذيلها وبدأت قطع الحديد المشتعلة تطير ناحيتى.. تفاديتها وارتفعت بطائرتى لأعلى فوجدت الطيار الإسرائيلى فى الهواء بالكرسى المنطلق وطائرته تسقط مشتعلة وقد تم تصوير هذه الطائرة وهى مشتعلة والدخان يخرج منها.

وقد لاحظنا ابتداء من يوم ١٩ أكتوبر أن الطائرات الميراج الإسرائيلية بدأت تزداد وكنا نلاحظ ذلك من علامات التمويه التى تختلف عن العلامات المعتادة للطائرات الإسرائيلية.

الاشتباك الثالث كان يوم ٢٣ أكتوبر أثناء محاصرة القوات المعادية لأفراد الجيش الثانى شرق القناة بعد تنفيذ الثغرة.. وكانوا يرسلون طائرات فانتوم وميراج لضرب أفرادنا المحاصرين.. وكنا نقلع للدخول فى اشتباكات مع هذه الطائرات ومنعها من ضرب أفراد الجيش الثانى شرق القناة.

أقلعنا فى ذلك اليوم وللمرة الثالثة يكون التوقيت الساعة الرابعة والنصف عصراً.. وكانت المهمة «بحثاً وقنصاً حراً» أى يبحث كل طيار عن طائرة ويحاول النيل منها.

فور إقلاعى من الممر وعندما حاولت رفع عجلات الطائرة وجدت

العجلة اليسرى ارتفعت، أما اليمنى فلم ترتفع، حاولت عدة مرات عمل بعض التصرفات الفنية لأرفع هذه العجلة؛ لكنها لم ترتفع وكانت سرعة الطائرة قد زادت وقتها مع تأثير ذلك على العجلة المنسابة فى الهواء والعمود الذى يمسكها.

أنزلت الذراع المسئولة عن رفع العجلة فى الكابينة بقوة، ثم أعدت رفعه بقوة فارتفعت العجلة ولكنها من شدة اندفاع الطائرة ومقاومة الهواء دخلت العجلة مكانها بقوة مع اعوجاج العمود الذى يمسكها فاستقرت فى مكانها ولكن حدث التواء بالعمود بما يعوق إعادة نزولها مرة أخرى وسوف تظهر نتيجة ذلك فى نهاية الطلعة.

لم أهتم وتفرغت للمهمة التى أقلعنا من أجلها.. وكنا نفس تشكيل الاشتباك الثانى.. دخلنا منطقة الثغرة.. ارتفع الليدر ورقم «٢» خلف طائرتين، وارتفعت أنا ورقم «٤» خلف طائرتى فانتوم.. وعندما شاهدنا الطياران الإسرائيليان خلفهما انفصلا.. فانفصلت أنا ورقم «٤» وكل منا جرى خلف طائرتى فانتوم.. وعندما كانت المسافة بينى وبين الطائرة الفانتوم حوالى ١٥٠ متراً أطلقت عليها النار وذلك بعد حوالى خمس دقائق مناورات حادة.. وكان ضرب هذه الفانتوم أسهل من ضرب الميراج، لأن مناورات الفانتوم أثقل من الميراج.

بعد أن ضربت الفانتوم وجدت نفسى بمفردى.. ناديت على زملائى فى التشكيل فلم يرد أحد.. فنزلت على ارتفاع منخفض فى طريق عودتى للمطار.. وكانت أول مفاجأة أن الوقود لن يكفينى فقررت النزول فى مطار قريب وأبلغت غرفة العمليات بذلك وكان فيها قائد اللواء.

قبل دخولى الممر فى القطامية كانت المفاجأة الثانية.. عجل الطائرة لا ينزل.. أنزلت العجلة اليسرى، أما اليمنى فلم تنزل لأنها «محشورة» بعدما حدث أثناء إقلاعى فى بداية الطلعة.

أبلغت قائد اللواء فطلب منى عمل بعض الإجراءات الفنية لإنزال العجلة فأخبرته بأننى حاولت بكل الطرق فنفذت دورة ثانية بالطائرة حول المطار.. وأيضاً لم تنزل العجلة.

هنا أمرنى بالارتفاع لمسافة ٢ كيلو متر وتوجيه الطائرة للصحراء والقفز بالكرسى المنطلق.. لكننى طلبت منه السماح بأن أنزل ببطن الطائرة على ممر الرمال الجانبى للممر الرئيسى، وهو ما نطلق عليه «بيلى لاندنج» فأخبرنى ضابط برج المراقبة فى المطار الذى كان معنا على الخط بأن النزول «بيلى لاندنج» لن يصلح لأن ممر الرمال كان قد تعرض للضرب وأصبح غير ممهد للنزول عليه.

قلت لقائد اللواء: «يا فندم.. خلينى أحاول النزول بيلى لاندنج خسارة الطيارة» فرفض وعنفنى بشدة وقال: «اللى باقولك عليه تنفذه على طول» ودار فى مخيلتى أننى لم أقفز من الطائرة أثناء الاشتباك فكيف أقفز منها فوق المطار؟ وكان موقفاً إنسانياً جداً.

كان لابد من تنفيذ الأوامر.. ارتفعت لأعلى ووجهت الطائرة للصحراء ولكن قبل القفز منها فتحت باباً صغيراً أمامى ومددت يدى وأخذت خزينة الفيلم الموجودة بالكاميرا التى صورت الاشتباك الجوى وإسقاطى للفانتوم.. لأن هذا الفيلم هو الدليل على أننى أسقطت طائرة فانتوم.

أخذت خزينة الفيلم ووضعتها فى الأفرول ثم قفزت بالكرسى المنطلق.

جاءتنى بعدها سيارات المطافئ والإسعاف فى المكان الذى نزلت به وتم اصطحابى إلى مكتب قائد اللواء.

دخلت عليه.. أديت التحية.. وقدمت له خزينة الفيلم وقلت له: «طيارة فانتوم يا فندم».. فلمحت فى عينيه فرحة وسعادة بما حققته وفوجئت به يخلع ساعة يده ـ وكانت ثمينة ـ ويعطيها لى هدية ثم قام واحتضننى وهنأنى.

طلب منى النزول إلى القاهرة للذهاب إلى مستشفى القوات الجوية لإجراء الكشف الطبى بعد القفز بالكرسى المنطلق فقلت له: «يا فندم أنا سليم جداً ومستعد للطيران فوراً».. وتوجهت إلى المطار مباشرة لاستكمال العمليات، وفى الساعة الخامسة فجر اليوم التالى كنت أجلس فى طائرة أخرى فى حالة طوارىء.

وأذكر أن والدتى بعد فترة من انتهاء الحرب قالت لى: إننى أحسست فى أحد أيام الحرب بعد أن انتهيت من الصلاة بشىء كالنار فى قلبى وانقبض قلبى ودعوت الله أن ينجيكم.. أخذت أسألها عن اليوم والساعة التى حدث فيها هذا الموقف فعرفت أنه كان يوم ٢٣ أكتوبر بعد صلاة العصر مباشرة أي الرابعة والنصف عصراً واكتشفت أن هذا هو نفس التوقيت الذى قفزت فيه من الطائرة عندما لم تنزل العَجَلة.. فعلاً إنه قلب الأم!!

قال اللواء حمدى كمال: فاكرين النسر شريف عرب؟

قال الجميع: طبعاً.

قال اللواء حمدى: شريف ده ضرب طيارتين واحدة ميراج وأخرى فانتوم وبعث لى بالصورتين لإسقاط الطائرتين من خلال قائد سربه وأبلغنى بالتليفون..

وقال: «يا فندم الصورتين طالعين كأنهما كارت بوستال وبالحجم الطبيعى».

فقلت له: اطبع وابعت لى الصور فوراً فطبع الصورتين وبعث بهما لى فى السيارة.

اتصلت باللواء طيار حسنى مبارك فى مركز العمليات وقتها وقلت له: «يا فندم احجز له بكرة فى جميع الجرائد صفحة أولى.. هأبعت لحضرتك صورتين هيعملوا قلبان»!

فقال: هما إيه؟

قلت: «شريف عرب ضرب طيارتين فانتوم وميراج» مع العلم أنهما سقطتا فى يومين مختلفين وتم إسقاطهما بميج ١٧.

قال اللواء طيار مبارك: بجد؟

فقلت: نعم.. الصورتان أمامى وسوف أبعثهما لحضرتك فى التو واللحظة.

علمت بعـد ذلك أن اللواء طيـار مـبـارك اتصل بالرئيس الراحل أنور السادات وبالفعل تم نشر الصورتين فى جميع الجرائد.

ثم قال تمام لسامح عبدالله: وأنت يا ملك الـ«لوب» قل لنا بقى إيه اللى حصل عند بلطيم.

ابتسم سامح ابتسامة فيها شيء من الفخر والاعتزاز بالنفس وقال: كنت وقتها طوارئ حالة أولى، وأبلغونا أن فيه ٨ طائرات معادية اخترقت مجالنا ووصلت إلى طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعى، وأن أحد الجنود شاهد هذه الطائرات بارتفاع منخفض جداً عند بلطيم.

جريت بالطائرة على الممر وقبل الإقلاع بثوانٍ تلقيت أول بلاغ وهو اختراق طائرات فانتوم لمنطقة بلطيم وكانت الأوامر أن أنفذ مهمة بحث وقنص حر «أى أبحث عن الطائرات بنفسى وأضربها».

أقلعنا ٤ طائرات ميج ٢١ وبدأنا إجراء عملية مسح ورأينا الطائرات بارتفاع منخفض جداً حيث كان ارتفاعنا ١,٥ كيلو متر بينما الطائرات المعادية بارتفاع ٤٠ متراً ولم تكن هذه الطائرات تنفذ مهام ضرب أهداف بل ـ على ما أعتقد ـ كانت فى طريقها لضرب مطار طنطا.

كان تشكيل الطائرات المعادية عبارة عن طائرتين متجاورتين وخلفهما طائرتان متجاورتان أيضاً ثم طائرتان متلاصقتان خلف بعضهما، وأخيراً طائرتان خلف بعضهما بمسافة أكبر قليلاً.

ورغم أن الطائرات المعادية كانت أكبر عدداً منا وأفضل فى إمكانياتها فإننا لم نشعر بأى قلق؛ لأننا كنا فى وضع أفضل منها، وتمكنا بحمد الله من ضرب ٦ طائرات من الثمانى وهربت طائرتان وكان من نصيبى إسقاط طائرتين.. الأولى لقائد تشكيلهم.. ثم طائرة أخرى.

وبدأ سامح عبدالله يروى كيف أسقط طائرة فانتوم عن طريق الـ«لوب» أى باستخدام مناورة رأسية من خلال حلقة فقد كانت خلفه طائرة معادية تطارده فصعد لأعلى وصعدت خلفه الطائرة المعادية ثم عاد بظهر الطائرة إلى الخلف ثم إلى أسفل ثم إلى الوضع الذى بدأ به

المناورة فيما يشبه الدائرة، وطبعا خلفه الطائرة المعادية، وقد استغل سامح ذكاءه فى هذه المناورة التى أسقط فيها الطائرة المعادية لأن الطائرة «الميج ٢١» التى كان يطير بها سامح عندما تنفذ دورانا فى مناورة رأسية يكون نصف قطر دورانها أصغر؛ وبالتالى تكون قد أكملت حلقتين فى الوقت الذى لم تكن الطائرة المعادية قد أكملت دائرتين؛ وبالتالى كانت طائرة سامح - فى نهاية الدورانين - خلف الطائرة المعادية بعد أن كانت أمامها وتمكن سامح من إسقاطها.

وبينما كان الأصدقاء الخمسة جالسين على شاطىء العريش سمعوا صوت أذان العصر فقاموا لأداء الصلاة فى المسجد وعندما انتهوا من الصلاة وبينما كانوا فى طريقهم للخروج من المسجد صاح اللواء سامح عبدالله قائلا: «إيه ده .. شايفين مين اللى هناك ده»؟ وكانت مفاجأة للجميع عندما نظروا إلى باب المسجد ووجدوا شخصاً يمسك بحذائه ويهم بالخروج من المسجد وكان هذا الشخص هو الموجه الأرضى محمد خطاب.. أسرعوا نحوه ونادى اللواء بدر موسى عليه قائلاً: يا خطاب.. فوقف خطاب وبمجرد أن تأكد من ملامح من ينادى عليه سقط الحذاء من يده فى رد فعل لا إرادى وجرى نحو بدر موسى قائلا: سيادة اللواء بدر.. إزيك يا فندم واحشنى جداً واحتضنه، وقبل أن ينتهى عناق الاثنين وجد خطاب من يربت على كتفه قائلاً: كفايه كده يا أخى.. خلى لنا شوية إحنا كما. فنظر خطاب خلفه ووجد اللواء سامح عبدالله فقال له خطاب: أهلاً أهلاً أهلاً يا فندم.. يا ملك «اللوب» ونظر خطاب خلف اللواء سامح فوجد اللواء تمام واللواء صالح المنياوى فقال: وسيادة اللواء تمام واللواء صالح كمان.. إيه الحلاوة دى».. وكانت المفاجأة الكبرى لخطاب عندما رأى اللواء حمدى كمال فكان رد فعله السريع قائلاً: الله الله.. سيادة اللواء حمدى.. معقول؟ وأسرع إليه واحتضنه وفى هذه الأثناء تساقطت دموع فرح من عينى محمد خطاب وقال: «دى أجمل صحبة فى الدنيا وما كنتش أحلم بيها».

قال اللواء بدر موسى لخطاب: «جيت إمتى هنا ورايح فين دلوقتى»؟..

قال خطاب: «أنا معايا الأسرة ولسه واصلين من ربع ساعة ولما سمعت أذان العصر قلت أروح أصلى وسبت الولاد ينزلوا الشنط من العربية».

قال اللواء حمدى كمال: «روح بقى اعتذر لهم وتعالى نقعد شوية على البحر لأنى مسافر القاهرة بكرة الصبح وأعتقد مش هتكون هناك فرصة نتجمع فيها مع بعض إلا دلوقتى».

قال محمد خطاب: حالاً يا فندم.. دقائق وأكون عندكم.. أنتو قاعدين فين؟..قال اللواء حمدى كمال: عند الشمسية البرتقالى اللى هناك دى.. استأذنهم خطاب وبعد خمس دقائق عاد إليهم فرحبوا به وقالوا «أهلاً بالمايسترو تعالى اقعد».

ضحك خطاب من هذا التعليق؛ لأنه لم يسمعه منذ سنوات طويلة.. وبادره اللواء حمدى كمال قائلاً: أظنك بقى مانسيتش أطول معركة جوية اللى أبدعت فيها يوم ١٤ أكتوبر»؟

قال خطاب: «السجادة»؟!

سأله اللواء حمدى: سجادة إيه؟

قال خطاب: طبعاً سيادتك عارف إن إسرائيل فى اليوم ده كانت عاوزة تنفذ ضربة جوية شاملة كما فعلنا يوم ٦ أكتوبر حيث فوجئت بشاشة الرادار أمامى «مردومة» بنقاط مثل رءوس الدبابيس، ولك أن تتخيل عدد الطائرات القادمة إذا قلت إن نقطة تعادل رأس الدبوس عندما تظهر على الشاشة فإنها تعنى ٤ طائرات، والذى وجدته على الشاشة يومها أن هذه النقاط كانت ملتصقة ببعضها ولا مكان لأى نقاط أخرى بين هذه النقاط فيما يشبه السجادة، واكتشفت بعد ذلك أن عدد الطائرات الإسرائيلية القادمة أكثر من «٨٠» طائرة.

أقلعت من عندنا طائرات من جميع القواعد والمطارات وكانت مجزرة.. تشكيل من ٤ طائرات بقيادة حسن نصر وتشكيل آخر للواء بدر موسى وتشكيل محمد صقر وتوليت أنا توجيه هذه الطائرات الـ«١٢».

وفور إقلاعهم ألقوا خزانات الوقود الاضافية لأنه لا وقت حيث كانت

الطائرات المعادية منتشرة من شمال رأس البر وحتى البحر المتوسط إلى بورسعيد وبلطيم أى أن المسافة من مطار المنصورة الذى أقلعت منه طائراتنا إلى مكان وجود الطائرات المعادية كانت نحو ٣٠ كيلو متراً فقط، وكانت إسرائيل قد استخدمت طائرات الفانتوم والميراج التى لديها لتدمير المنصورة وقواعد الصواريخ ببورسعيد ومطار أبو حماد وكل وسط الدلتا، وهذه الضربة تم صدها ولولا كفاءة الطيارين المصريين لتم تدمير قواعد ومناطق كثيرة داخل مصر.

ويومها تمكن تشكيل محمد صقر من إسقاط ٤ طائرات معادية وكذلك حسن نصر واللواء بدر أسقطوا طائرات عديدة وتم أسر عدد كبير من الطيارين الإسرائيليين وعندما عاد الطيارون المصريون فى الثلاثة تشكيلات التى كنت أوجهها خلال هذه الاشتباكات جاءوا إلىّ فى غرفة التوجيه الأرضى وأخذونى بالأحضان وقالوا «ربنا يحميك لمصر يا خطاب» لقد كنا نتقاسم اللقمة الناشفة معا.. وكانت حياتنا أكثر من أسرة واحدة.

وطبعا سيادة اللواء بدر موسى يفتكر بقى إيه اللى حصل فى الاشتباك ده معاه.

قال اللواء بدر موسى: البركة فيك طبعا يا خطاب.. لولا توجيهك لنا باللاسلكى ما أنجزنا اللى أنجزناه.

طلب اللواء حمدى كمال من الجالسين معه أن يتصل هو بنفسه باللواء حسن مجاهد الذى استطاع بطائرته «الميج ١٧» المتواضعة الإمكانيات أن يسقط أحدث طائرة كانت قد وصلت إسرائيل.

وافق الجميع فوراً وتم الاتصال به، وللمفاجأة كان اللواء حسن مجاهد يجلس بصحبة اللواء أحمد حسن لأنهما كانا لايزالان فى الخدمة داخل القوات الجوية ويستعدان للانطلاق لزيارة إحدى القواعد الجوية بإحدى المحافظات.

كانت فرحة غامرة للواءين حسن مجاهد، وأحمد حسن بهذا

الاتصال.. وبدأ اللواء حسن مجاهد الحديث فقال: كان شيئاً محزناً ومنتهى السوء ونحن نرى الكلية الجوية عندما كنا طلابا فيها تتعرض للضرب من طائرات «الميراج» و«المستير» و«الفيتور» الإسرائيلية.. فقد كانت طائراتنا تقف على أرض الكلية صفاً واحداً.. وكان يكفى الطيار الإسرائيلى أن يطلق طلقة واحدة ليقصف جميع الطائرات على الأرض.. ففى ربع ساعة تم تدمير عدد كبير جداً من طائراتنا وظللنا سنوات طويلة لكى نشترى غيرها.. بالإضافة للعامل النفسى.

لقد كنا جيلاً تحمل الكثير من أجل مصر، وأنا شخصياً أعتقد أن هذا الجيل الذى عاصر النكسة وحرب الاستنزاف، ثم نصر أكتوبر جزء من كل إنجاز يحدث على أرض مصر الآن من كبارى وبنية أساسية ومشروعات قومية عملاقة.. وهذا الجيل يستحق من الشعب المصرى كل الاحترام والتقدير.. فلولا حرب ٧٣ ما كانت مصر فى هذا الازدهار الذى تعيشه حالياً.

بعد ضربة ٦٧ كان كل منا ـ رغم أننا كنا لا نزال طلاباً ـ يتمنى أن يقلع بأية طائرة ليحارب ويدافع عن الوطن.. وكانت الحالة سيئة جداً على مستوى القوات المسلحة عموماً وبين الطيارين بصفة خاصة.

لقد استشهد طيارون فى حرب ٦٧؛ لأن التدريبات التى حصلوا عليها لم تكن على قدر يساعد على مواجهة طيارين محترفين فى إسرائيل وقادمين من أمريكا وإنجلترا، وحصلوا على تدريب عالٍ جداً ويطيرون على طائرات مثل «إف ٤» و«الميراج» المتقدمة جداً عن طائراتنا.

بعد تخرجنا والتحاقنا بالأسراب الجوية وجدنا بعض الأساليب التدريبية القديمة جداً، وكنا نعرف أن هذا الأسلوب التدريبى خاطئ عندما يستشهد الطيار.. هنا نعرف أن ما فعله فى هذه الطلعة خطأ.. أى كنا نتعلم ونتدرب بالدماء.

الطائرة «ميج ١٧» التى أنتجت عام ١٩٤٩ كانت تحمل قنبلتين فقط، وبها ٣ مدافع، وتم استخدام هذه الطائرة بعد نكسة ٦٧ لضرب مواقع

صواريخ الهوك الإسرائيلية، وكانت أفضل طائرة تتعامل مع «الهوك»؛ لأنها كانت لها المقدرة على الطيران المنخفض حيث لا يلتقطها الرادار، وإذا التقطها لايستطيع صاروخ «الهوك» اصطيادها.. وتم ذلك خلال حرب الاستنزاف وحرب ٧٣.

وفى حرب الاستنزاف كان المطلوب ضرب أهداف أرضية وليس الدخول فى اشتباكات تفادياً للخسائر فى الطيارين والطائرات.. كما كان الطيران على هذه الطائرة فى ذلك الوقت لكسب الخبرة والدخول فى جو المعارك.. فقد كانت كل طلعاتنا فى حرب الاستنزاف إما على خط بارليف أو على قواعد صواريخ قريبة من القناة.

بعد ذلك كان وقف إطلاق النار فرصة للتدريب دون توتر.

كما أن الطائرة «الميج ١٧» كانت تعتمد على بوصلة صغيرة جداً لتحديد الاتجاه بدون توجيه أرضى.. فمثلاً إذا تم تكليف طيار «الميج ١٧» بالإقلاع من أحد المطارات وضرب هدف على بعد مائة كيلو متر فإنه مع تأثير اتجاهات الريح وغير ذلك سيحدث انحراف فى هذه البوصلة.. وهذا الانحراف ولو كان بسيطاً جداً فإنه يكون كبيراً فى المسافة الطويلة (المائة كيلو) ليجد الطيار نفسه بعيداً عن الهدف بمسافة حوالى ١٠ كيلو مترات مثلاً وبالتالى لن يجد الهدف.

لذلك تم إعداد خرائط مجسمة لسيناء بالكامل بحيث يحفظ الطيار أماكن الأهداف واتجاهاتها دون الاحتياج للبوصلة بشكل أساسى.. وبمجرد عبور القناة يعرف أين هو وخط السير واتجاه الهدف.

وللتدريب على ضرب قواعد الصواريخ كان قائد السرب عندنا يأخذ سيارة جيب وعليها هيكل خشبى لصاروخ الساعة الخامسة بعد الفجر ويطلب من السائق التوقف بهذه السيارة مثلاً عند مسجد فى مدخل إحدى البلدات، ويحدد قائد السرب موقع السيارة على خريطة ويعطيها لقائد التشكيل ويطلب منا الإقلاع وضرب هذه السيارة الساعة كذا بالضبط.

ثم التدريب أكثر من مرة.. ففى البداية كان الطيارون يتأخرون قليلاً على ضرب هيكل الصاروخ أو يدخلون قبله أو بعده.. وكانت ملحوظات قائد السرب لكل طيار مُكلَّف بضرب هذا الهيكل: أنت كان ارتفاعك عالياً، وبذلك يمكن للصاروخ أن يضربك.. أنت دخلت متأخراً ثلاث دقائق، وهذا يعنى أن هناك غيرك دخلوا وراءك لضرب الهدف.. فبدأ الطيارون يتنافسون فى ضرب هذا الهدف الوهمى وكنا نقول لبعضنا: اللى يجيب الصاروخ ده.. له غدوة النهاردة.

هذه التدريبات علمتنا الدقة الشديدة فى التوقيتات والاتجاهات.. وكنا نتدرب ونعتبر أن فرع النيل فى الخطاطبة مثل قناة السويس.. وبمجرد عبور الطيار لفرع الخطاطبة يتم تحريك هياكل الأهداف الأرضية لضربها.. استمر ذلك منذ عام ١٩٧١ حتى عام ٧٣ وخلال هذه الفترة استشهد عدد كبير من زملائنا الذين كانوا يتدربون على الطيران المنخفض جداً لضرب الأهداف.. ومن المعجزات التى حققتها الطائرة «ميج ١٧» فى هذه الفترة أنها نفذت طيراناً ليلياً، ومهام قتالية للمعاونة الأرضية بالقنابل والطلقات بالرغم من عدم توافر أى أجهزة تساعد على الطيران الليلى فيها.

ظللنا لمدة طويلة فى تدريب وتجارب على تنفيذ الضربة الجوية، وكان يتم تحميل الطائرات بالذخيرة ثم الخروج من الدشم حتى الوقوف على الممر استعداداً للإقلاع، ثم نفاجأ بإبلاغنا بالعودة مرة أخرى كما كنت.

نفذت أول طلعة بطائرتى يوم ٨ أكتوبر كانت الساعة الثالثة والنصف عصراً فوجئت بقائد اللواء العقيد حسن مهدى يدعو إلى تلقين مجمع لتنفيذ مهمة ضد لواء مدرع إسرائيلى يتقدم على الطريق الشمالى إلى بورفؤاد ثم بورسعيد وقال لنا بالحرف الواحد: «اللواء ده لازم يتوقف».

تم إقلاع ٨ طائرات بدون خزانات وقود إضافية وتم استبدالها بأكبر عدد من الذخائر لاستخدامها فى ضرب هذا اللواء المدرع.

وكان قائد التشكيل الأول الرائد طيار أسامة فهمى قائد السرب، وكنت أنا قائد التشكيل الثانى.

أقلعنا.. وكان المفروض أن يظهر هذا الهدف على مسافة ٥٠ كيلو متراً تقريباً بعد عبورنا خط القناة وذلك لأن الوقود لدينا محدود جداً ويكفى بالكاد لتنفيذ هذه المهمة والعودة بسرعة.

قطعنا مسافة الـ ٥٠ كيلو متراً بعد القناة، ولم نجد شيئاً.. وجدت الرائد أسامة يحدثنى باللاسلكى: «إيه رأيك يا حسن نكمل ٥ دقائق كمان؟» ـ وهذا خارج المحدد وسيستغرق وقوداً أكثر ـ قلت: تمام يا فندم.. أكملنا الدقائق الخمس ولم نجد شيئاً أيضاً.. وفجأة وفى ضوء الشفق قبل الغروب وجدنا سيارات لورى مدنية قادمة على الطريق رآها الرائد أسامة أولاً وقال لى: هناك شىء على الطريق قلت له «تمام» وكنت أنا فى التشكيل الخلفى.. تمت زيادة السرعة وأثناء مرورنا وجدنا السيارات اللورى تحمل أشخاصاً بدأوا ينظرون إلينا ثم فوجئنا بهم يقفزون من السيارة.. فقال لى الرائد أسامة «نضرب الهدف ده» قلت: «تمام يا فندم».

قال: «أنا هاشد وأطلع» وفعلاً بدأ يزيد السرعة ويصعد لأعلى هو وباقى التشكيل الذى معه.

قلت لنفسى: أنتظر بعض الشىء حتى ينتهى التشكيل الأول من ضرب السيارات ثم أتقدم أنا وتشكيلى لاستكمال الضرب.. ونظراً لأن حمولة الطائرة كانت كبيرة جداً فقد استغرقت وقتاً فى تحقيق الارتفاع وكانت المفاجأة.

شاهدت موقعاً إسرائيلياً للشئون الإدارية ضخماً جداً ويضم خزانات وسيارات ودبابات وعدداً كبيراً من الجنود الإسرائيليين وكان هذا الموقع بالقرب من منطقة «رمانة» ويتم فتحه لاستقبال الإمدادات الإسرائيلية القادمة من عمق إسرائيل إلى سيناء.

أخبرت الرائد أسامة وبصوت عالٍ: «يا فندم أنا شفت موقع شئون إدارية ضخم».

قال: تمام.. شد وابدأ الضرب.

وهلل الجميع.. «الله أكبر».

كنت كلما حاولت الشد بالطائرة وزيادة السرعة والارتفاع لأعلى حتى أستطيع ضرب الهدف أجد صعوبة نظراً للحمولة الزائدة للطائرة.. وهذا نفعنى.. كان لتأخير ارتفاعى لأعلى فرصة لكى أطير فوق الموقع مباشرة حتى تمكنت من إسقاط القنابل وكانت قمة المتعة ثم نفذنا هجوماً آخر على سائر الموقع مستخدمين الصواريخ وكان منظراً لن أنساه أبداً.. وفرحتى لا توصف وأنا أرى النار مشتعلة فى كل شىء فى الموقع.

بعد تنفيذ الهجوم وضرب الموقع وبينما كنت أغير اتجاه الطائرة إلى اليسار مع الارتفاع لأعلى سمعت صوت «خبطة» فى طائرتى نفذت بعض الحركات للتأكد من أن طائرتى سليمة وتأكدت من ذلك.. وكانت المفاجأة الثانية عندما وجدت طائرة ميراج كانت خلفنا مع مجموعة من طائرات ميراج أخرى كانت تحرس الموقع وعندما شاهدتنا هذه الطائرات نضرب الموقع جاءت خلفنا للتعامل معنا.. وكانت طلقات الميراج تصطدم ببركة مياه كانت تحتنا على الأرض فقد تصادف أنه فى هذه المنطقة تتراكم المياه فى مثل هذا الوقت من كل عام.

صرخ الملازم طيار «الشواربى» فى اللاسلكى قائلاً: «طيارات ورانا.. طيارات ورانا».

بدأت أنفذ بعض المناورات جهة اليمين وجهة اليسار للإفلات من طلقات الميراج.. فى هذا الوقت كان الرائد أسامة قد عاد مع تشكيله إلى المطار.. وبقيت أنا بتشكيلى المكون من ٤ طائرات.

بدأت المسافة بيننا وبين الميراج تتسع وفى الوقت نفسه تتسع أيضاً مع الطيار رقم ٢ فى تشكيلى.. فقد دخل طيار الميراج فى المسافة بينى وبين رقم ٢ وكانت عين الله تحرسنا لأن الميراج ذات الكفاءة المتقدمة جداً خلف طائرتى المتواضعة الإمكانيات.. كنت أتجنب طلقات الميراج من خلال مشاهدة الطلقات تصطدم بالمياه فأغير اتجاهى.. وفجأة سمعت

الملازم أول الشوار بى رقم ٢ فى تشكيلى يصرخ فى اللاسلكى: ضربته.. ضربته يا فندم.

نظرت فى البيرسكوب ورائى فوجدت النيرات مشتعلة فى الطائرة الميراج الإسرائيلية.

نظرت إلى عداد الوقود فى طائرتى فوجدتنى تعديت المسموح به.. وفى الوقت نفسه لم نعرف أين نحن بالضبط بعد تنفيذ كل هذه المناورات وتغيير الاتجاهات.. ومعى ثلاث طائرات.

ارتفعت لأعلى ومعى الطائرات الثلاثة فى تشكيلى لمعرفة مكاننا.. وكانت المدفعية المصرية حرة.. وتطلق صواريخها على أية طائرات مما اضطر طائرات العدو للتراجع حتى عرفنا مكاننا مع تفادى المدفعية وبمجرد عبورنا للقناة وجدنا القاعدة ونزلنا فعلاً على الممر.

أثناء نزولنا وبعد أن أنزلت عجلات الطائرة وجدت الشواربى يقول: «العجلات مش عايزة تنزل».

قلت له: حاول استخدام إنزال الطوارئ.

قال: حاولت وفشلت.

كل هذا وأنا فى طريقى لإنزال الطائرة.. ففوجئت أنا أيضا بطائرتى لاتريد النزول على الممر.. ووجدت أن الطلقات التى سمعت صوتها خلال المعركة الجوية أصابت الجزء المسئول عن تغيير اتجاه الطائرة إلى اليمين أو اليسار.. وبالتالى كنت أفكر لنفسى فى كيفية توجيه الطائرة للنزول فوق الممر وفى الوقت نفسه أفكر للشواربى لكى ينزل عجلات طائرته.. كل ذلك يحدث فى أجزاء من الثانية.

والحمد لله نزلت بالطائرة على حرف الممر.. كما استطاع الشواربى إنزال عجلات الطوارىء.. ونزل أيضاً رقم ٣.. أما رقم ٤ الملازم طيار «حامد» فنزل بطائرته مصابة بطلقات فى البيرسكوب.

هنا تأكدنا أن الله كان معنا لأننا لو «شدينا» بسرعة زائدة فوق الموقع الإسرائيلى فى بداية اكتشاف الموقع ما استطعنا العودة بسلام لأن

الوقود كان سينتهى منا فى الطريق.. وتمكنا بحمد الله من تحقيق نتيجة مذهلة فى هذه الطلعة لأننا أقلعنا لضرب لواء يتقدم على الطريق الشمالى ولم يصل وإذا بنا نضرب هدفا مهماً جداً للشئون الإدارية والإمدادات.. وكانت هذه الطلعة من الطلعات التى لم تحدث بها خسائر عندنا.. أما باقى الطلعات التالية فكانت فيها بعض الخسائر.. مثل استشهاد الملازم طيار الشواربى يوم ١٤ أكتوبر.

يوم ١٦ أكتوبر أقلعنا ١٢ طائرة فى ثلاثة تشكيلات.. وفى كثير من الطلعات السابقة كنت أقلع قائداً للتشكيل الثالث وبمجرد لحاقى بالتشكيلين الأولين أجدهما مشتبكين مع العدو.. رغم أن دورنا ضرب أهداف أرضية فقط وليس الدخول فى اشتباكات جوية.

فى هذه الطلعة بمجرد وصولى إلى أعلى الموقع المطلوب ضربه.. وجدت الطائرات الثمانية التى أمامى تشتبك مع طائرات الميراج الإسرائيلية التى كانت موجودة بكثافة كبيرة جداً فى هذا المكان.. وأى طائرة مصرية تصل إلى هناك لابد أن تدخل الاشتباك معه؛ خاصة أن الميراج كانت تنتظر على ارتفاعات مختلفة فوق الثغرة لتأمينها.

قبل وصولى إلى مكان الاشتباك شاهدت الطائرات من بعيد مثل مجموعة العصافير التى تتشاجر مع بعضها فى الجو.

لم أتوجه ناحية هذا الاشتباك لأن دورى ليس الاشتباك ولكن ضرب الهدف الأرضى.. فما كان منى إلا أن توجهت بتشكيلى الرباعى ناحية اليمين بدون كلام فى اللاسلكى طبعاً.. وأثناء تغيير اتجاهى ناحية اليمين وجدت طائرتى ميراج قادمتين على ارتفاع ١٥٠ متراً من على يمينى ومتجهتين إلى منطقة الاشتباك.. وكان ارتفاعى وقتها نحو ٣٠ متراً فقط أى أننى أسفل منهما.

فى البداية اعتقدت أن الطائرتين تسيران فى اتجاهى لضربى بعد أن شاهدنى طياراها.. لكننى تأكدت أنهما لم يريانى بعدما شاهدت إحدى الطائرتين تنفذ تعديل اتجاه إلى مكان الاشتباك.. فظللت على ارتفاعى

المنخفض فى طريقى لضرب الهدف.. وفجأة وجدت صاروخاً ينطلق من إحـداهمـا ويصطدم بإحـدى طائرات «الميج ١٧» المصـرية المشـتـبكة ويفـجـرهـا.. فى هذه اللحظة انتـابنـى شـعـور بالحـزن وأنا أرى طائرة مصـرية تنفجر فرفعت مقدمة طائـرتى فى نفس الوقت الذى أصبحت فيـه إحدى هاتين الطائرتين أمـامـى.. واسـتخـدمت المدافع الثـلاثة التى كانت معى دفعة واحدة وهذا مخالف للتعليمات الفنية للطائرة.

وضعت يدى على المدافع وخـرجت مـعـا حـوالى ٢٠٠ طلقـة فـى نفس الوقت واصطدمت هذه الطلقات بالكامل فى الطائرة الميراج التى ضربت الطائرة المصرية ورأيت الطائرة الميـراج تصـعـد لأعلى وهـى تدخـن بعـد إصـابتهـا.. وكـان هـذا المنظر ممتعـاً بالنسـبة لى وطبعـاً سـقطت الطائرة الميراج على الأرض وانفجرت .. وبعد إسقاط هذه الطائرة بدأت الطائرة الثـانيـة التى كانت معهـا الدخول نـاحيـة تشكيلى وتفرقنا طبـعـاً حتى لا تضـرب أى طائرة من طائراتنـا.. واسـتشـهـد فـى هذا اليوم الملازم طيـار «سامى» والملازم طيار «حامد».

ومن الأشيـاء التى أحب أن أذكرهـا أن اللواء طيـار حسنى مـبارك كـان دقيقاً جدًا وحـريصًا على زيادة كفاءة الطيارين ورفع درجات الاستعداد، فـمـثـلاً فـى أحد الأيام قـبل أكـتـوبر وفـى أول ضـوء أى السـاعـة الرابعـة والنصف صبـاحـا كنا فى أحـد المطارات وفـوجـئنا باللواء طيـار مـبـارك يزورنا ووقتها كان رئيساً لأركان القوات الجوية أثناء حرب الاستنزاف.. دخل على دشم الطوارىء ليـرى بنفـسـه الأوضـاع داخل المطارات وهل الطيـارون مـسـتـعـدون أم لا والطائرات جـاهـزة للإقـلاع أم لا.. هـنا بدأنا نـأخـذ حذرنا من أن اللواء طيار مبارك من الممكن أن يفـاجئنا نهـاراً أو ليـلاً.. وكـان يجلس مع التـشـكيـلات، ولم تكن الزيارات مـقـصـورة على التفـتـيش ومجـرد الجلوس مع الطيارين ولكنه كان يسـأل الطيـارين: كم تكون المسـافـة من هذا المطار إلى الموقع الفلانـى؟ ويسـأل أحـد الطيـارين إذا أقلعت بطائرتك «الميج ١٧» مـثـلا لضـرب الموقع الفـلانـى.. كم تكون المسافة والاتجاه؟

والويل للطيار الذى يجيب خطأ أو بفارق ثلاث درجات أكثر يميناً أو شمالاً.. وبدأ الطيارون ينتبهون.. لأن القائد عندما يكون بهذه الدقة والحرص والانتباه.. لابد أن يكون الطيارون على المستوى نفسه.. هذه هى القدوة التى أفادتنا كثيرا فى حرب الاستنزاف وبالتالى فى حرب أكتوبر لذلك فإننى أؤكد ما قاله الرئيس حسنى مبارك أن ما حدث فى حرب ١٩٦٧ لن يتكرر أبداً أبداً.

أما اللواء أحمد حسن فأكمل الحديث قائلاً: الساعة ١٢ ظهراً يوم ٦ أكتوبر علمنا بموعد الضربة الجوية وتم توزيع المهام علينا وتحديد الأهداف المطلوب ضربها فى إسرائيل وذلك بعد أن جاءتنا طائرة وفيها مظروف يحدد هذه المهام.. وبدأنا تلقين ما قبل الطيران.

حتى هذه اللحظة كنا نتعامل مع الموقف والتعليمات والأوامر باعتقاد داخلى أنه مجرد تدريب أيضاً وليس حربا، ولم نتأكد أننا بدأنا الحرب فعلاً إلا أثناء عبورنا قناة السويس فى الضربة الجوية الأولى.

كنا ٨ طائرات فى تشكيلين.. الأول يتكون من مهيب فهمى «ليدر» ثم ملازم أول سعيد وأنا، ثم الملازم أول محمد على والتشكيل الآخر يتكون من: نقيب طيار مجدى «الليدر» ثم الملازم أول طنطاوى ونقيب طيار محمد خليل وملازم أول طيار علاء.

كانت مهمتنا ضرب تبة «أم خشيب» وكانت مركز قيادة وإرسال وشوشرة لإسرائيل وكما شرحت لزملائى الطيارين أن هدفاً كهذا سيتكون من مجموعة «أرايل».. وشرحت خط السير وأعددنا الخرائط.. وحسب الوصف الطبوغرافى فإن هذه التبة مرتفعة جداً وسنصل إليها بطيران منخفض ثم نرتفع لأعلى فوق التبة ونلقى القنابل.

ومن الأشياء التى أعتز بها جدا أننى لدىَّ «أجندة» كنت أكتب فيها يومياتى فى الحرب.. أى كل ما يحدث فى اليوم أجلس لأكتبه فى نهاية اليوم.

وهذا ما كتبته فى الأجندة مساء يوم ٦ أكتوبر عن الضربة الجوية:

«بعد إقلاعنا.. ثم اختراق الجبهة وسط هدوء عجيب.. رأيت الموقع الحصين «تل سلام» تحت جناح طائرتى اليمين بعد عبورنا القناة مباشرة.. قلت دلوقتى أشوف مدافع وصواريخ.. ونبتدى بقى نحارب.. لم أر شيئاً سوى زيادة فى معدل خفض الارتفاع والطيران فوق الرمال الناعمة.

وبعد فترة وجدنا تبة «أم خشيب» منظرها لا يتصوره عقل.. مثل قلعة منيعة.. مجموعة من الأرايل الضخمة.. أشبه بالمشاهد السينمائية فى أفلام الخيال العلمى.

وكان منظر الأرايل رهيباً وشكل الموقع لم نره من قبل؛ لأنه لم تكن هناك صور تجسم هذا الموقع بهذا الشكل.. و لأن التبة كانت عالية مع الإمكانيات المتواضعة للطائرة «ميج ٢١» فقد فقدت التحكم فى الطائرة للحظة فوق هذا الموقع لأننا كنا نحمل قنابل ثقيلة جداً فى الطائرة؛ حيث كنا نستخدمها كمقاتلة قاذفة بينما هى أصلاً مقاتلة فقط، أى مهمتها الدخول فى اشتباكات وقتال جوى، أما ضرب الأهداف فيكون مهمة طائرات أخرى مثل السوخوى تنفذها فى حماية «الميج ٢١».

وصلنا فوق الهدف.. ورأيت التبة والجبل فى صورة مهزوزة.. بدأ أشعر بأن وضعى غير مستقر وأننى سوف أرشق بالطائرة فى التبة لأننى أحمل قنابل ثقيلة ولابد من الارتفاع بالطائرة لأعلى لأرى الهدف وأضربه.. نفذت ذلك فعلاً حتى استعدت التحكم فى الطائرة.. ألقيت القنابل ونفذت مناورة وخروجاً سريعاً من الموقع.. ورأيت انفجار القنابل.. قلت لرقم ٤ : شايف يا محمد؟.. قال بنبرات يملؤها الحماس والشعور بالنشوة وفرحة الانتصار: «الله أكبر يا فندم» أخذنا طريق عودتنا .. وجدت طائرة سوخوى مصرية فى اتجاه مضاد لى متجهة لضرب أهداف أخرى فى سيناء.. وشاهدت انفجارات تملأ كل منطقة سيناء.. وكمية كبيرة من النيران والمدفعية المصرية على طول المواجهة.. وخطاً أفقياً ممتداً من الدخان الأسود الكثيف.. سمعت صيحات النصر «الله أكبر».. سمعت سعيد «أحد أفراد التشكيل معى» يقول فى اللاسلكى «أنا انضربت يافندم»!!

قلت: حاول تعدى القناة وتنط.

قال: فيه ميراج على يمينى يافندم

قلت: لأ.. دى «٢١» الله أكبر ياولاد.. مافيش داعى للكلام وبمجرد عبورى القناة وجدت فى جنوب الدفرسوار جنوداً يخرجون من بين الأشجار وفى أيديهم مراكب مطاطية.. كانوا أفراد قواتنا المسلحة يعبرون القناة بعد الضربة الجوية.

نزلت لأجد الفنيين يستقبلوننى استقبالاً عاديًا.. قلت لهم: إنتوا عارفين إحنا جايين منين.. إحنا جايين من سينا.. احنا حاربنا يا حضرات.. لا أستطيع أن أصف الشعور وهم يحتضنوننى وأنا أحتضنهم واحتضنت «محمد على» رقم٤ فى تشكيلى.. فى غمرة فرح لم أشعر بها فى حياتى من قبل.. وفور وصولنا إلى الاستراحة.. أخذ كل منا يروى ويحكى؛ «سليمان» يبكى ويقول «بشير» مارجعش.. طيب إزاى؟.. إيه اللى حصل؟.. ما اعرفش .. «هنداوى» ينزوى ويبكى.. رجعت وقلت له ياهنداوى هى دى الحرب ودى البداية.. ومافيش فى الدنيا أغلى من الشهادة.. ياريت نستشهد.. المهم يكون فيه نتيجة فى الآخر.. ما دام فيه نتيجة ما تحزنش.. وسرعان ما نسينا لاستكمال الحرب.

يوم ٩ أكتوبر كنا موجودين فى الاستراحة ندرس ضرب مطار العريش.. فوجئنا بأربع طائرات فانتوم وميراج إسرائيلية تضرب مطارنا.. ضربوا الممر والقاعدة وطائرات الحالة الأولى وجناح الصيانة ولغموا المطار بقنابل الممرات.

جريت على الاستراحة ونظرت من الشباك لأرى تأثير الهجوم على القاعدة.. هجومًا ناجحًا للأسف.. فى منتصف القاعدة.. أخذت سيارة وتجولت فى المطار لأبحث عن النقيب طيار خليل والملازم أبوالعز لأنهما كانا موجودين فى القاعدة وقتها.. كانت القاعدة عبارة عن خرابة.. الكل واجم.. قال لى أفراد الشرطة العسكرية: يا فندم لا تمر من هنا لأن هناك قنابل لم تنفجر.. وتحولت العيادة الطبية إلى بئر مياه.. الطوب

يملأ كل الأرجاء.. عظام وأرجل آدمية متناثرة على الأرض.. ظللت أبحث عن «خليل» حتى وجدته وأخذته بالأحضان.. سيارات الإسعاف كانت تمر بالمطار بحثاً عن الجثث.. أصوات قنابل تنفجر فى المطار نتيجة تأخير توقيتات انفجارها.

عدت أنا وحسن مسعود لطائرات الحالة الأولى فوجدت الملازم أول مهندس مجدى عصبياً، نهرته.. وقلت هاتوا «المقشات».. وكنست أنا ومسعود المنطقة من آثار الرمال.. وقلت لهم: يارجالة لو أصلحنا هذه المنطقة أمام الطائرات يمكننا الإقلاع وسوف نضربهم كما ضربونا.. فنحن لم نخسر طائرات.. الضرب أصاب باب الدشمة فقط.. بينما الطائرة داخل الدشمة تقف كما هى.. ياريت تشوفوا ضربنا فيهم إزاى.. وجدت الجنود حولى يهتفون ودب فيهم نشاط غير عادى.

لقد تعلمت من هذه الحرب أن الروح المعنوية مهمة جداً جداً جداً ويمكن رفع الروح المعنوية أو خفضها بإجراء بسيط.. فلو اهتز الضابط وسط الجنود اهتزازاً بسيطاً سيجد انخفاضاً رهيباً فى الروح المعنوية لديهم وبتشجيع مهما يكن بسيطاً ترتفع الروح المعنوية بشكل كبير جداً.. ففى هذا الوقت تكون الروح المعنوية رقيقة جداً يمكن التأثير فيها بقوة سواء بالسلب أو الإيجاب.

وكنا ننتظر انفجار باقى القنابل.. وجاءتنا فكرة.. قلنا إن القنبلة لا تنفجر إلا إذا اقترب منها أحد فلماذا لا نضربها بقذيفة من بعيد؟.. وفعلاً تم تفجير القنابل.. وظللنا ننظف الممر والدشم وكان يوما ثقيلاً جداً علينا حتى اليوم التالى.

الساعة ١٢ ظهرا أقلعت أول طائرة فى طلعة عمليات من الممر بعد إصلاحه.. وكم كانت الثقة الهائلة التى استعادها كل من فى القاعدة والمطار بإعادة تشغيل القاعدة.. رغم أنه لم يكن بالإمكان سوى إقلاع ٤ طائرات فقط حالة أولى.

هنا شعرنا بأهمية الطيار وعدد الطيارين.

يوم ١٨ أكتوبر أقلعنا ٤ طائرات.. وكانت المهمة ضرب تجمعات دبابات ١٠ كيلو مترات شرق الدفرسوار.. وبعد إقلاعنا أقلع تشكيل من منير ونجيب وسليمان فور الإقلاع مباشرة رأيت طائرة ميراج على يمينى.. أبلغت قائد التشكيل بأننى أرى طائرة ميراج على يمينى.. رد قائد التشكيل بأن أستمر فى مهمتى.. ونفذت الأوامر رغم تأكدى من عدم صحتها لأن المفروض فى هذه الحالة أن يشتبك التشكيل الذى خلفنا مع هذه الطائرة.. وعندما وجدت أننى سأصبح طعماً للميراج انتظرت.. حيث إنه كان يتبقى لى نحو ١٥ كيلو متراً حتى أصل للموقع المطلوب ضربه.. وعندما أصبح بينى وبين الموقع ٧ كيلو مترات فقط وجدت الميراج فى وضع أفضل وتشكل خطورة علىَّ.. قال أحد أفراد التشكيل: هناك طائرة ورائى.

قلت له: تعالى شمالى.

بسرعة قررت أن أقذف القنابل من وضع «كيبرنج» وهو أن أصعد لأعلى بالطائرة فى حركة عنيفة وبينما أرتفع بمقدمة الطائرة لتنفيذ ما يشبه الدائرة فى اتجاه الخلف ألقى القنابل مستغلاً سرعة الطائرة والحمل الزائد للقنابل فتنطلق هذه القنابل فى اتجاه الهدف فى شكل قوس يبدأ عند انطلاقها من الطائرة ثم ترتفع لأعلى وينتهى عندما تهبط على الهدف.. وأكملت هذا الوضع للطائرة بمناورة حتى أتعامل مع الميراج وحدثت المفاجأة..

وجدت زميلى يقول لى: الله ينور عليك يافندم.. أنت طلعت الميراج قدامك وضربتها كمان.. الطيارة انفجرت.

تدخل القدر للمرة الثانية.. فقد كان هناك موقع دفاع جوى إسرائيلى وكان فيه من يوجه نيران الصواريخ المحمولة كتفا تجاهى.. فعندما نفذت المناورة بهذه السرعة العنيفة خرجت أنا من مرمى الدفاع الجوى الإسرائيلى ودخلت مكانى الطائرة الميراج، وأصيبت بالصاروخ الإسرائيلى خطأ.. وكان توفيقا من الله تعالى.

ظللت مشتبكا مع ٣ طائرات ميراج لمدة ثلث ساعة بالقرب من السويس.. كان أول بلاغ لى عن مكانى وكمية الوقود لدى.. وأننى مشتبك مع٣ طائرات..

كانت هذه الطائرات الثلاثة خارجة من اشتباك مع طائرات أنشاص.. إحدى هذه الطائرات أخذت وضعاً أفضل وأصبحت تشكل ضغطاً علىّ.. بعد ذلك تركت الطائرتان الأخريان هذه الطائرة الثالثة معى بعد أن جعلاها فى وضع أفضل منى.

كان ثانى بلاغ لى أن هناك طائرة ميراج تشكل ضغطاً وأننى مشتبك معها.. واستمر هذا الاشتباك لفترة طويلة جداً.. وهنا أقر بأن طيار هذه الميراج كان جيدًا للغاية.. فقد اشتبكت مع طيارين إسرائيليين من قبل خاصة طيارى «سكاى هوك» وكانت مستوياتهم متواضعة جداً.. لكنى أعتقد أن هذا الطيار محترف خاصة أننى أبلغت أن تمويه هذه الطائرات ليس تمويهاً إسرائيلياً وربما يكون طياراً من دولة أخرى لأننى رأيت مستوى أرقى من المستويات التى أعرفها عن الطيارين الإسرائيليين.

طوال هذه المناورة لم أخطىء ولم أعطه فرصة لضربى، وكذلك ظل هو بدون أخطاء.. ولكن بدأ الوقود عندى ينفد وأصبحت فى موقف لا أحسد عليه.

أؤكد أننى نجحت فى هذا الاشتباك بتوفيق من الله تعالى أولاً، وثانيا لحبى الشديد للطائرة «الميج ٢١» التى تعتبر أفضل طائرة مقاتلة فى عصرها.

كان لابد من استخدام ما يسمى «المناورة الأخيرة» ويتم خلالها استخدام تكنيك معين فى الطائرة لضرب الهدف.

ما حدث أننى استطعت الدوران بالطائرة.. فبدلاً من أن أتحرك للأمام تحركت فى محور عرضى كامل.. بتوفيق من عند الله أنهيت هذه الحركة وأصبحت أسفل الطائرة الميراج مباشرة «فى بطن الميراج» ولم يرنى الطيار فبدأ يحرك الطائرة ويميل بها يميناً بنعومة فلا يرانى ثم يحركها يساراً بنعومة أيضاً فلا يرانى.. ولأن الميراج طائرة ثقيلة فاضطر الطيار أن ينزل بالطائرة للأمام لكى يهرب بسرعة.. وكان ذلك

الوضع هو المثالى بالنسبة لى وهو أن يتحرك للأمام ففتحت عليه النار بالمدفع وكان التبليغ الأخير لى: «أنا طلعته قدامى.. أنا ضربته.. هو بيرشق فى الأرض دلوقتى».

لقد كنت أحب الطائرة «الميج ٢١» بالإضافة إلى الاستعداد القوى للتضحية والتدريب العالى جداً وإيمانى بقضيتنا وعدم تفكيرى فى أننى من الممكن أن أتعرض للضرب.. كل هذه العوامل كانت سبب نجاحى فى الحرب.

فى أحد أيام ١٩٧٤ طلبنى قائد القوات الجوية اللواء طيار محمد حسنى مبارك وطلب منى أن أحضر إليه فى رئاسة القوات الجوية وأكون مرتدياً الزى الميرى وكنت وقتها نقيب طيار.. دخلت المكتب على اللواء طيار مبارك فقال لى: «ياحسن أنا اخترتك علشان تاخد نجمة سينا النهارده فى مجلس الشعب».

وكان لى الشرف أن أتقلد هذه النجمة العزيزة ممثلاً لطيارى القوا الجوية.

وبعد ذلك وجدت اللواء طيار مبارك يحضر إلىَّ بنفسه فى بهو مجلس الشعب ويربت على كتفى ويقبلنى ويقول: «ألف مبروك يا أبوعلى».

وكانت حصيلة العمليات: إسقاط ٨ طائرات فى اشتباكات جوية وتدمير موقع قيادة وسيطرة بأم خشيب وتدمير موقعى مدفعية ١٧٥ مللى وتدمير ٣ مواقع صواريخ هوك وتدمير الموقع الحصين بشرق بورفؤاد وتدمير زوارق إسرائيلية وتدمير مطار المليز ومواقع تجمعات شرق القناة وعدد من مواقع شرق بورفؤاد وطلعات عمليات لتدمير الدفرسوار.

ده سجل الفخار باجماعة.

استأذن اللواءان حسن مجاهد وأحمد حسن للانصراف إلى المهمة المكلفين بها لزيارة إحدى القواعد الجوية.

سأل جميع الجالسين على الشاطىء اللواء حمدى كمال: تفتكر اللى حصل لك يافندم فى أول إجازة بعد الحرب؟.. قال: طبعاً.. فبعد الاتفاق على وقف إطلاق النار بدأ الضباط الطيارون ينزلون فى إجازات

بالتبادل للاطمئنان على عائلاتهم.. وكنت أنا أكثر الطيارين شوقاً لهذه الإجازة لأرى كيف سيستقبلنى أهل المنطقة التى أقيم فيها.. وفعلاً فور حصولى على الإذن بالنزول فى إجازة ركبت السيارة التى أوصلتنى إلى المنطقة التى أقيم بها.. وكان أهل المنطقة كأنهم يعلمون بموعد عودتى.. فكان الاستقبال بالأحضان والزغاريد وتوزيع الشربات والحلوى فى الشارع.. الكل يتمنى أن يجلس المقدم حمدى عنده ليروى له بطولاته هو وزملائه وكيف كانت الضربة الجوية فكان الجميع فى انتظارى واختلطت الابتسامات بدموع الفرحة وأعقبتها الأحضان والتهنئة بالنصر.. وجلست مع أسرتى حتى حان موعد الغداء فجلس الجميع لتناول الطعام.. وما هى إلا لحظات حتى دق جرس التليفون وسأل الطرف الآخر: المقدم حمدى موجود؟ قالوا: نعم.. ونظر متلقى المكالمة إلى المقدم حمدى وقال له: «مكالمة علشانك ياحمدى» قام المقدم حمدى تاركا الطعام وأمسك بسماعة التليفون وراح الجميع فى دهشة عندما وجدوا المقدم حمدى يضحك بصوت عال بطريقة لم يعهدوها فيه من قبل.. فقد كان الطرف الآخر من المكالمة هو العقيد حسن مهدى الذى قال له كلاماً مشابها للكلام الذى تلقاه من المقدم طيار على يوم ١٤ مايو ١٩٦٧ عندما تم استدعاؤه قبل النكسة.. فقد قال له العقيد حسن مهدى: يا حسن غداً الساعة١٦٣٠ ستكون هناك طائرة فى انتظارك فى مطار ألماظة لتأخذك إلى الإسكندرية لقضاء شهر العسل مع زوجتك!!!

هنا تعالت ضحكات الطيارين الخمسة صالح المنياوى وحمدى كمال وعبدالله تمام وبدر موسى وسامح عبدالله والمقدم ملاح محمد خطاب وكأنهم لم يضحكوا من قبل، بينما كانوا يسيرون على شاطىء العريش، وأمواج البحر تقترب منهم وكأنها تشاركهم الضحك والفرحة.. فلولاهم وزملاؤهم فى بقية أفرع القوات المسلحة ماعادت هذه الأمواج إلى أحضان مصر.

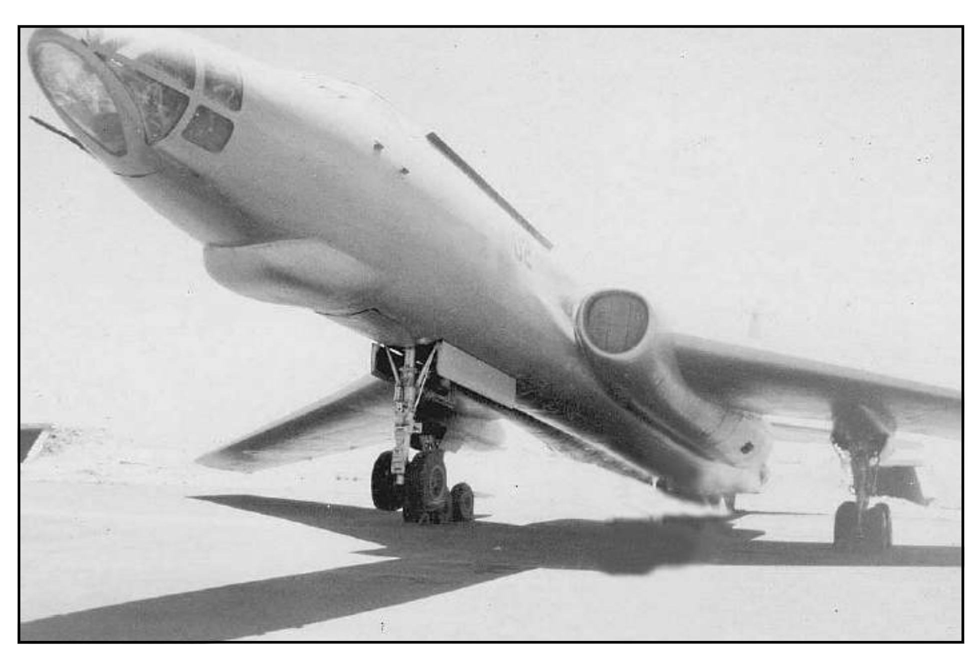


ألبوم الصور



حسني مبارك

قائد النسور



هذه الطائرة القاذفة «تى.يو ١٦» التى كان يطير عليها النسر حسنى مبارك



العقيد طيار حسنى مبارك عندما كان مديراً للكلية الجوية أثناء استقباله قيادات القوات المسلحة

توجيه إستراتيجي من رئيس الجمهورية

والقائد الأعلى للقوات المسلحة

إلى : الفريق أول أحمد اسماعيل علي

وزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة

١- بناء على التوجيه السياسي العسكري الصادر لكم مني في أول أكتوبر ١٩٧٣ وبناء على الظروف المحيطة بالموقف السياسي والاستراتيجي :

قررت تكليف القوات المسلحة تنفيذ المهام الاستراتيجية الآتية :

أ- إزالة الجمود العسكري الحالي بكسر وقف إطلاق النار إعتبارا من يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣

ب- تكبيد العدو أكبر خسائر ممكنة في الأفراد والأسلحة والمعدات

جـ- العمل على تحرير الأرض المحتلة على مراحل متتالية حسب نمو وتطور إمكانيات وقدرات القوات المسلحة

٢- تنفذ هذه المهام بواسطة القوات المسلحة المصرية منفردة أو بالتعاون مع القوات المسلحة السورية

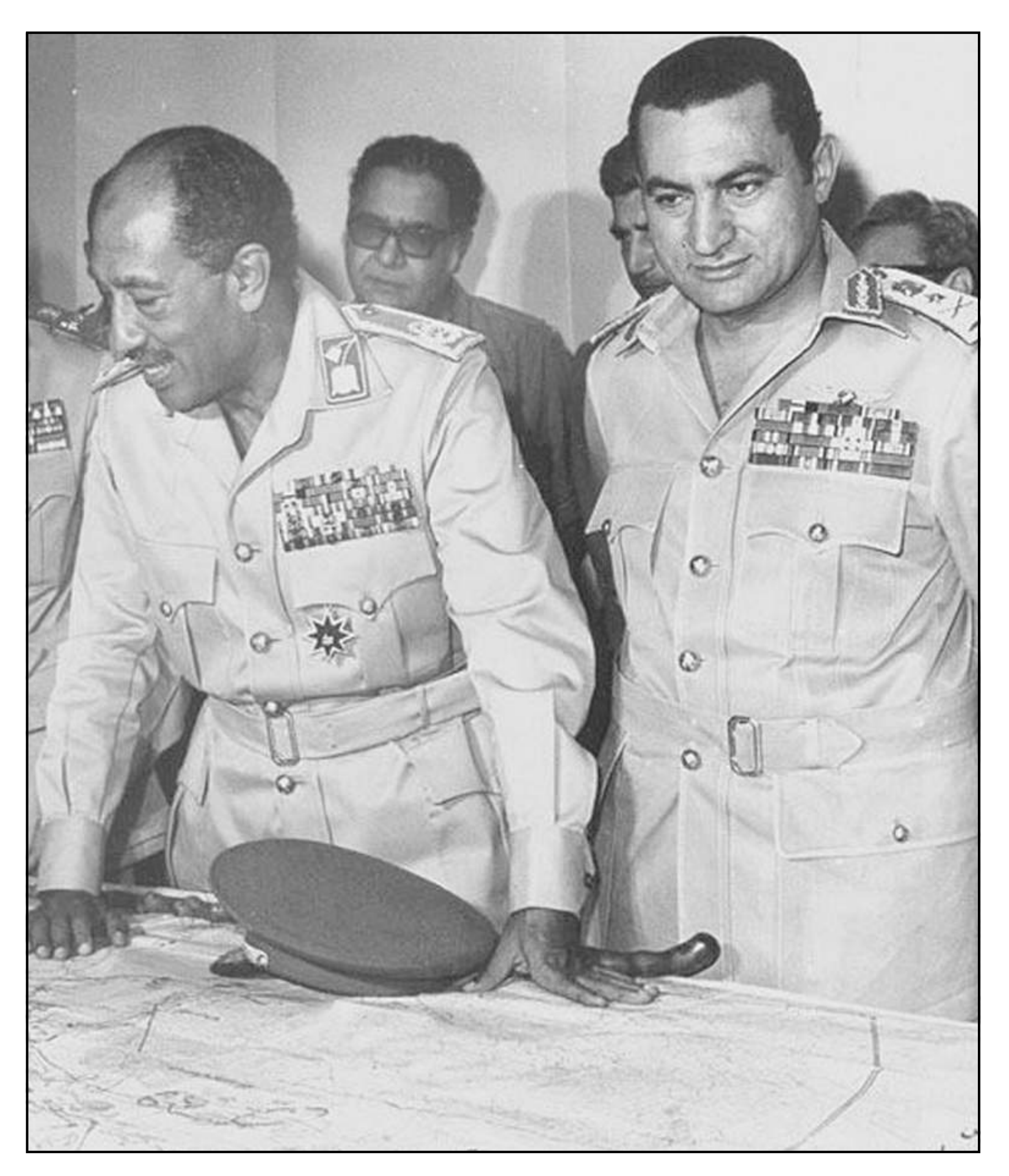
أنور السادات

رئيس الجمهورية

٩ رمضان ١٣٩٣ هـ

٥ أكتوبر ١٩٧٣م

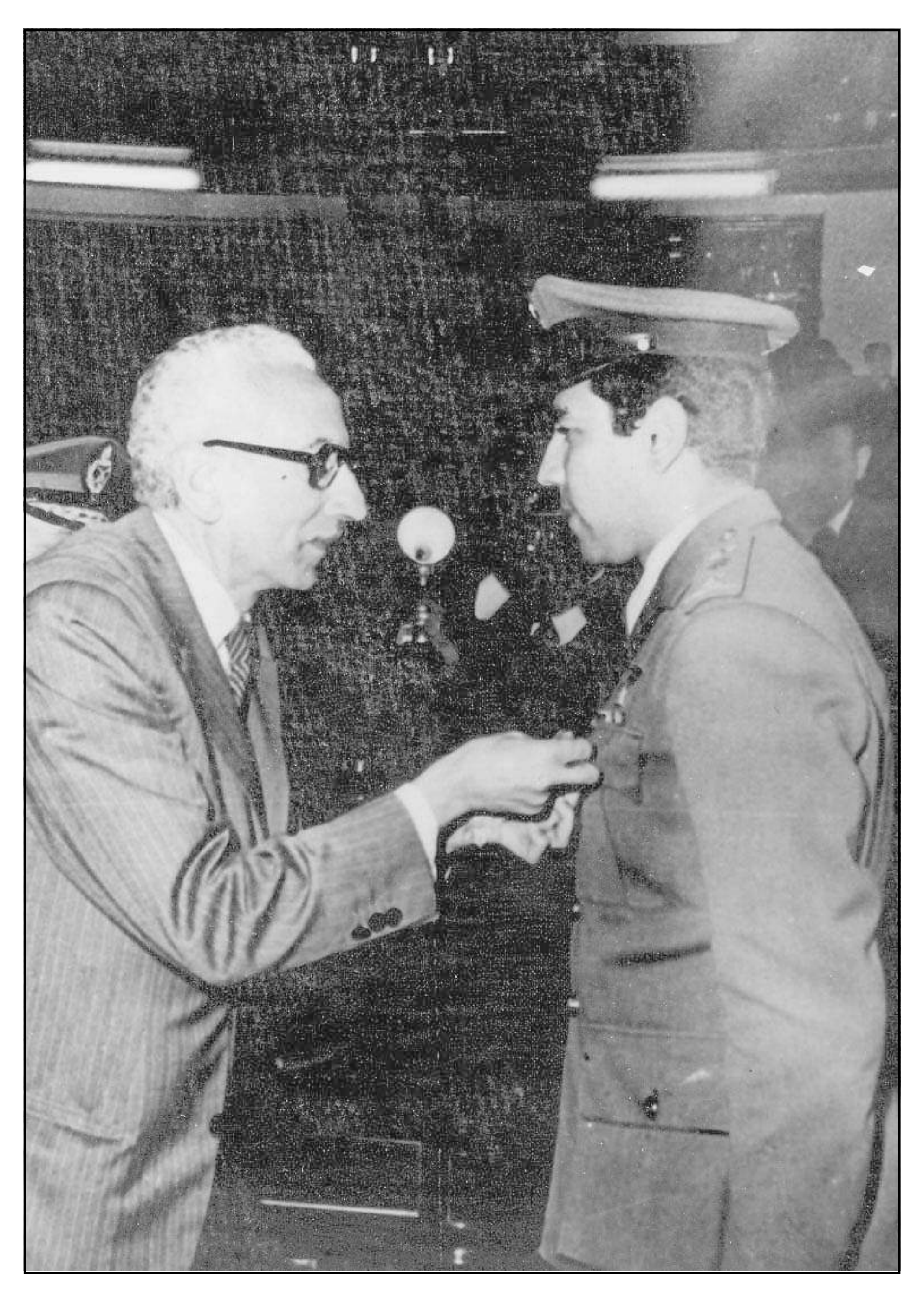
قرار الحرب موقع من الرئيس الراحل أنور السادات



في غرفة عمليات القوات المسلحة وقف الرئيس السادات وبجواره حسنى مبارك قائد الضربة الجوية لوضع الخطة الاستراتيجية للعبور



الفريق طيار حسنى مبارك أثناء تكريمه فى مجلس الشعب فى فبراير ١٩٧٤



.. وباسم نسور مصر تم تكريم هذا النسر فى مجلس الشعب فى نفس حفل التكريم



الرئيس الراحل أنور السادات ومن خلفه نائبه حسنى مبارك أثناء زيارة إحدى القواعد الجوية بعد حرب أكتوبر



الرئيس حسنى مبارك وسط تلاميذه من الطيارين الذين نفذوا الضربة الجوية وشاركوا فى الاشتباكات الجوية بحرب أكتوبر



زيارات دائمة من الرئيس مبارك للاطمئنان على نسور الجو



استقبال حار للرئيس مبارك من نسور أكتوبر الذين أصبحوا فيما بعد قيادات القوات الجوية



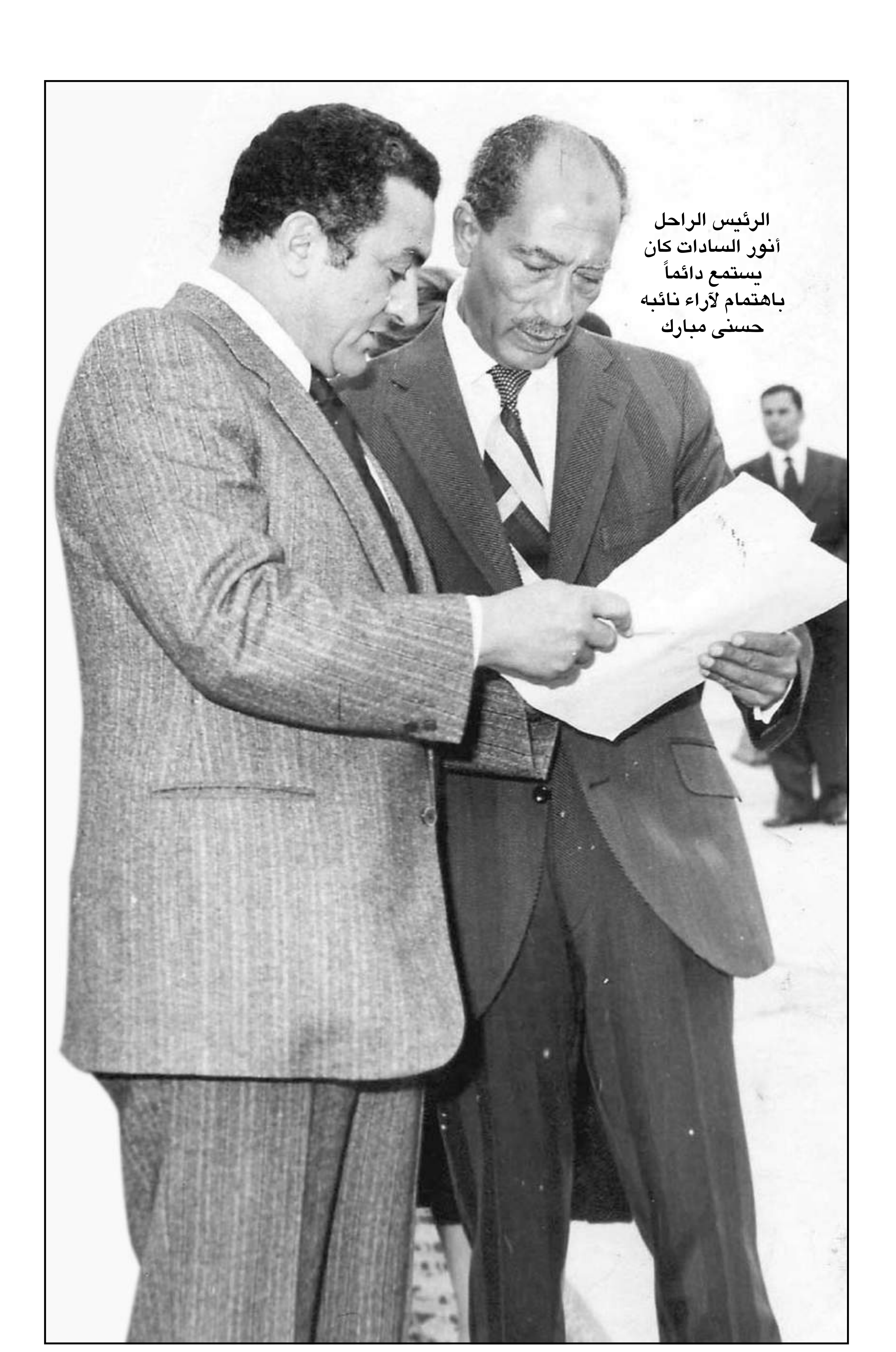
الرئيس مبارك فى إحدى القواعد الجوية وبجواره النسر الذى أسقط أول طائرة فانتوم إسرائيلية وأطلق عليه (F.F)



زيارات الرئيس مبارك للقواعد الجوية لا تنقطع



الفرحة والسعادة تجمع النسور بقائدهم صاحب الضربة الجوية



الرئيس الراحل
أنور السادات كان
يستمع دائماً
باهتمام لآراء نائبه
حسنى مبارك



الضربة الجوية

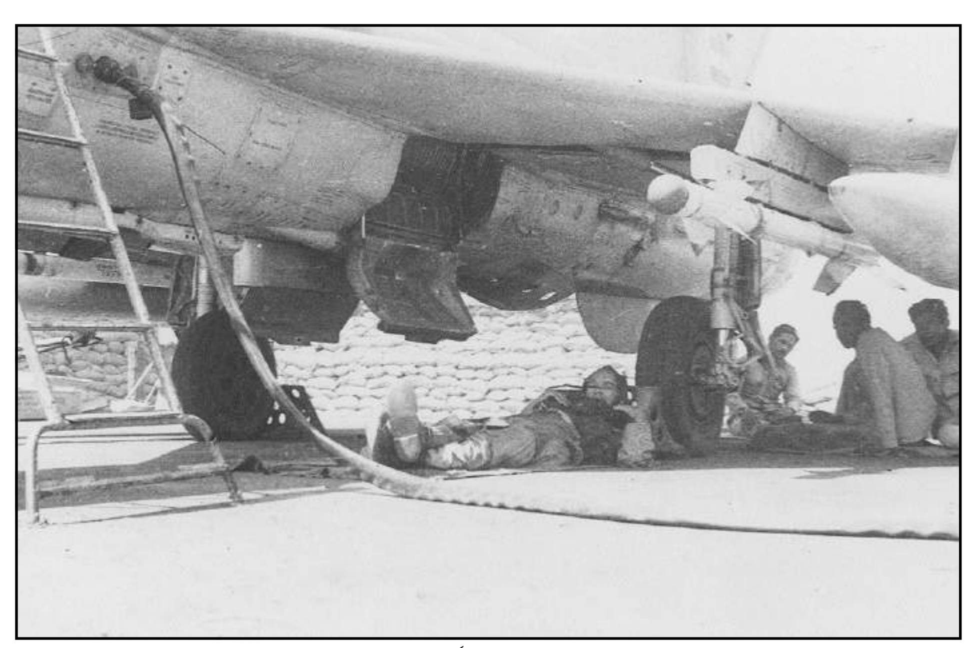
واشتباكات أكتوبر



قبيل الضربة الجوية بساعة جلس الطيارون الثلاثة يدرسون خط السير بعد عبور القناة لضرب الأهداف



(الميج ٢١) المصرية نفذت بطولات رائعة فى حرب أكتوبر



هذا الطيار يسترخى أسفل طائرته استعداداً للإقلاع الفورى بمجرد صدور الأوامر (طوارىء حالة أولى)



.. وعندما صدرت الأوامر بالمهمة ركب الطائرة فى أنتظار أمر الإقلاع



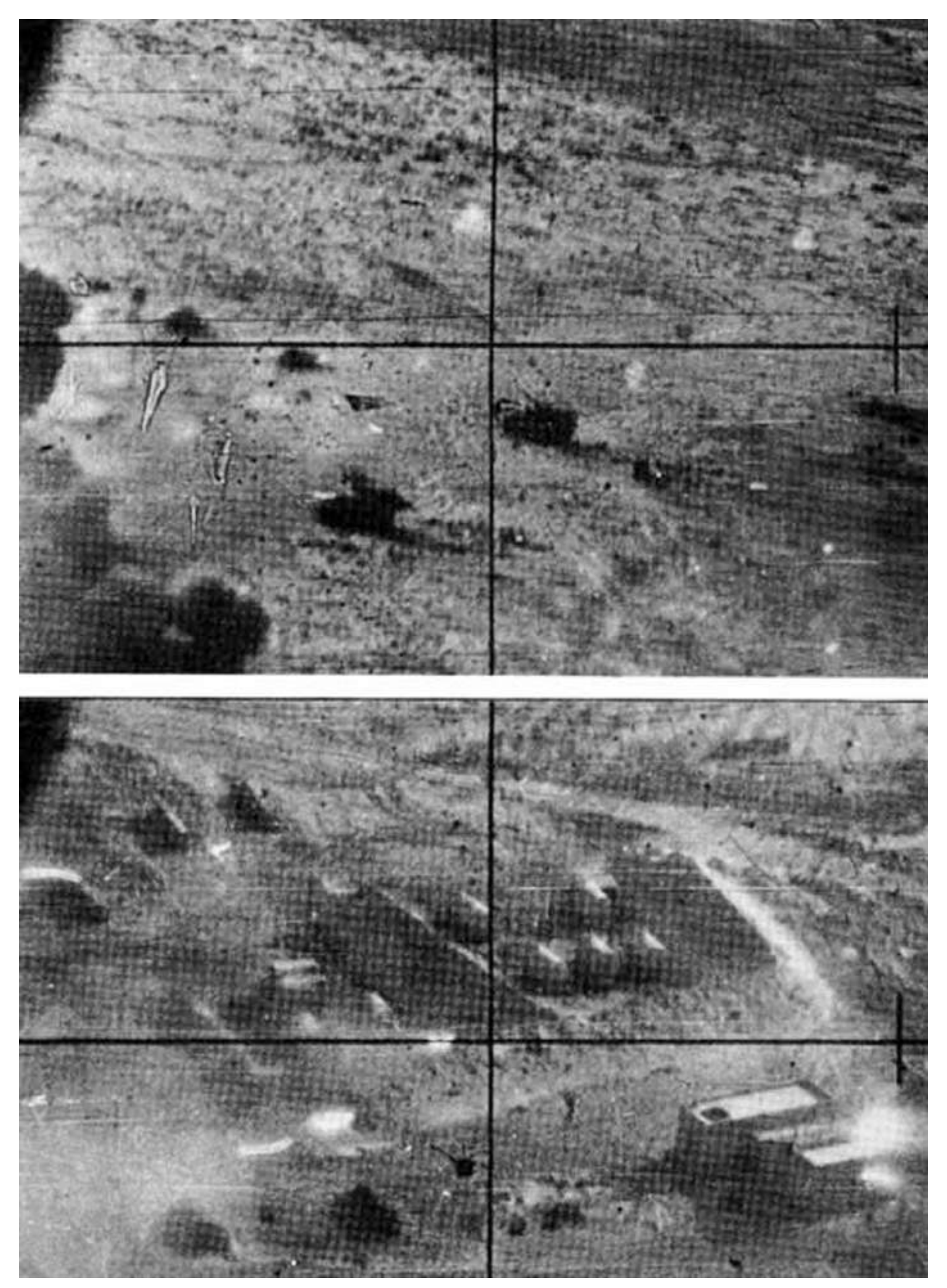
على ممر الاقلاع تم التقاط هذه الصورة من
طائرة أحد نسور مصر لطائرة زميله الأمامية
قبل الانطلاق معا لتنفيذ إحدى المهام



مطاردة بين الطائرات المصرية والإسرائيلية فوق سيناء

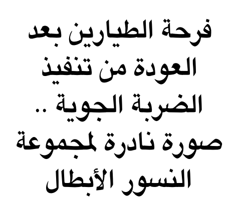


فى إحدى المرات أقلع أحد النسور وعند رفع العجل حدثت المفاجأة



من طائرات أحد نسور مصر تم تصوير موقع شئون إدارية إسرائيلى ضخم فى سيناء وتمر بجواره عربتان، قام بإطلاق القنابل والصواريخ وتم تدمير الموقع والسيارتين

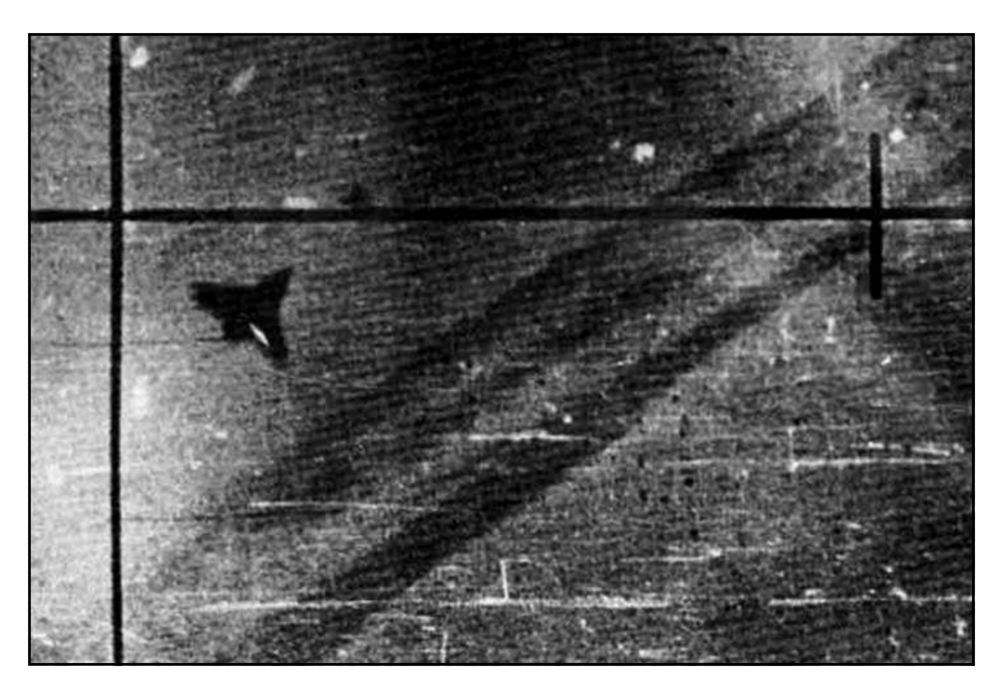




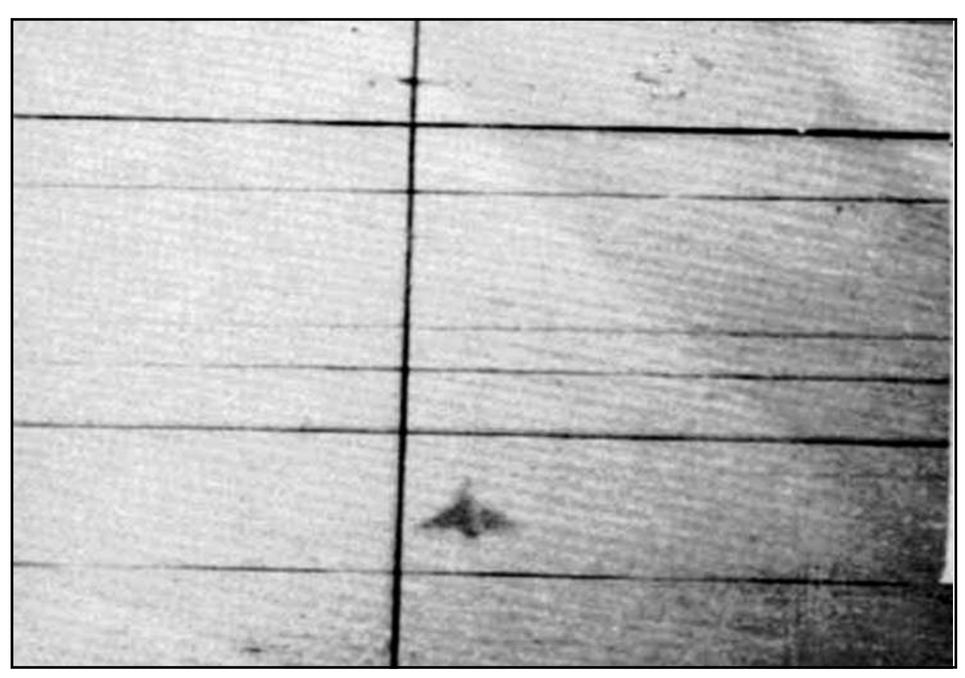
فرحة الطيارين بعد العودة من تنفيذ الضربة الجوية .. صورة نادرة لمجموعة النسور الأبطال



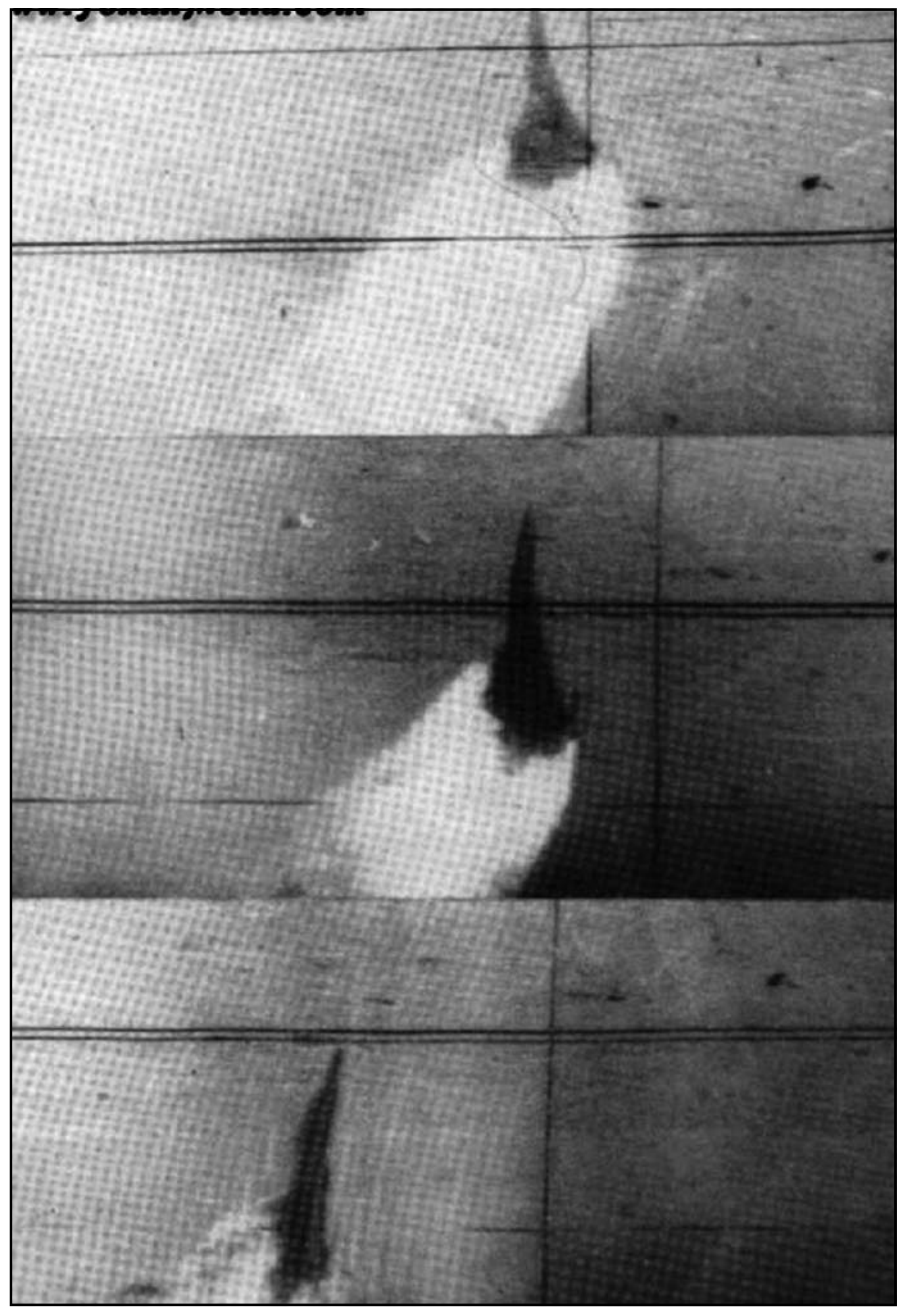
سعادتهم كانت كبيرة بعد تنفيذ الضربة .. وتدمير كل الأهداف المطلوبة بدون خسائر تقريباً



من طائرة أحد نسور مصر يتم التنشين على ميراج إسرائيلية كانت تطارد طائرة مصرية



اقترب منها وأصبحت فى مرماه



أطلق نسر مصر نيرانه فتحولت الطائرة الإسرائيلية إلى كتلة من النيران



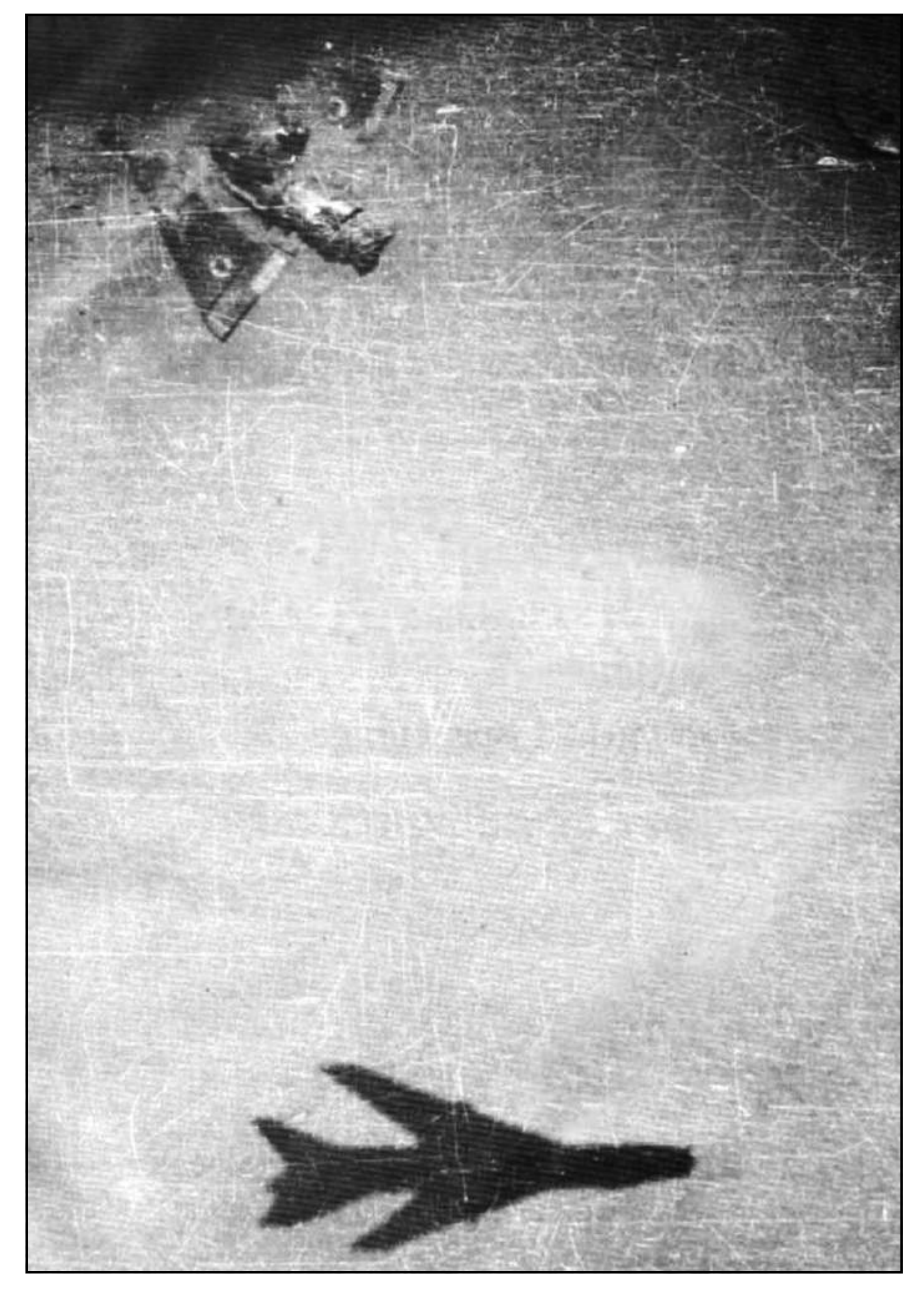
هكذا عبروا عن فرحتهم بعد العودة من اشتباك جوى أسقط فيه كل واحد طائرة إسرائيلية



حديث باسم بين أفراد التشكيل بعد عودتهم من ضرب أكبر مركز قيادة وسيطرة إسرائيلى فى سيناء



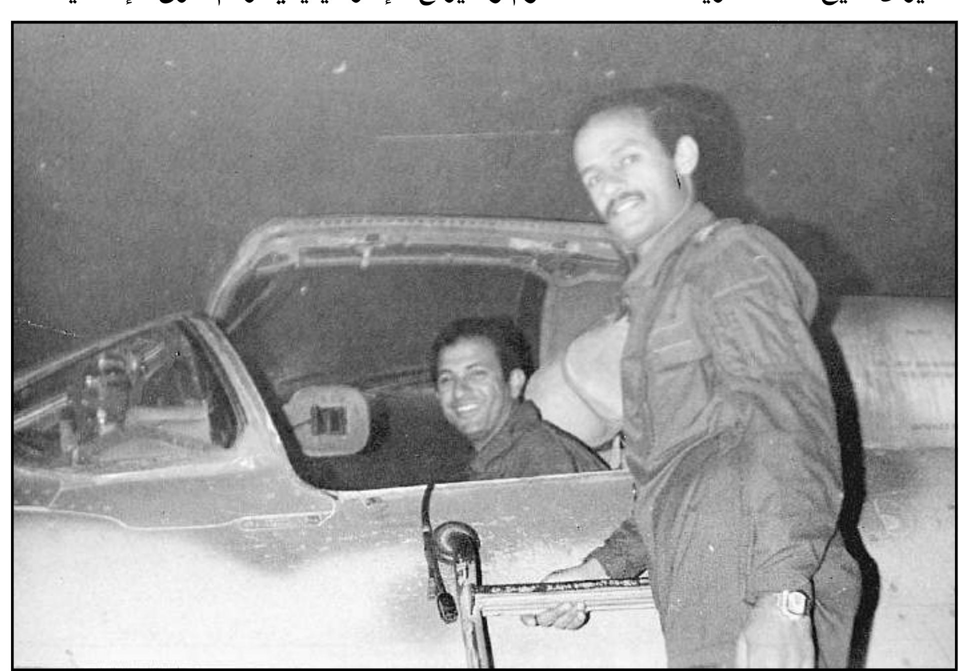
هذا النسر العظيم بطائرته (الميج ١٧) المتواضعة استطاع إسقاط أحدث طائرة وصلت إسرائيل في أكتوبر



ظل (الميج ٢١) المصرية طائرة فوق حطام (الميراج) الإسرائيلية



نيران الميج ٢١ المصرية سحقت الفانتوم والميراج الإسرائيليتين رغم فارق الإمكانيات



الأطقم الفنية كانت تتابع الطيارين حتى الإقلاع بالطائرات والدخول فى الاشتباكات



فاجأه زملاؤه بالتقاط هذه الصورة فور عودته من إحدى الطلعات فى حرب أكتوبر
وبعد إسقاطه طائرة إسرائيلية



استعداد تام وتركيز شديد قبيل الإقلاع والدخول فى اشتباك يوم ٨ أكتوبر



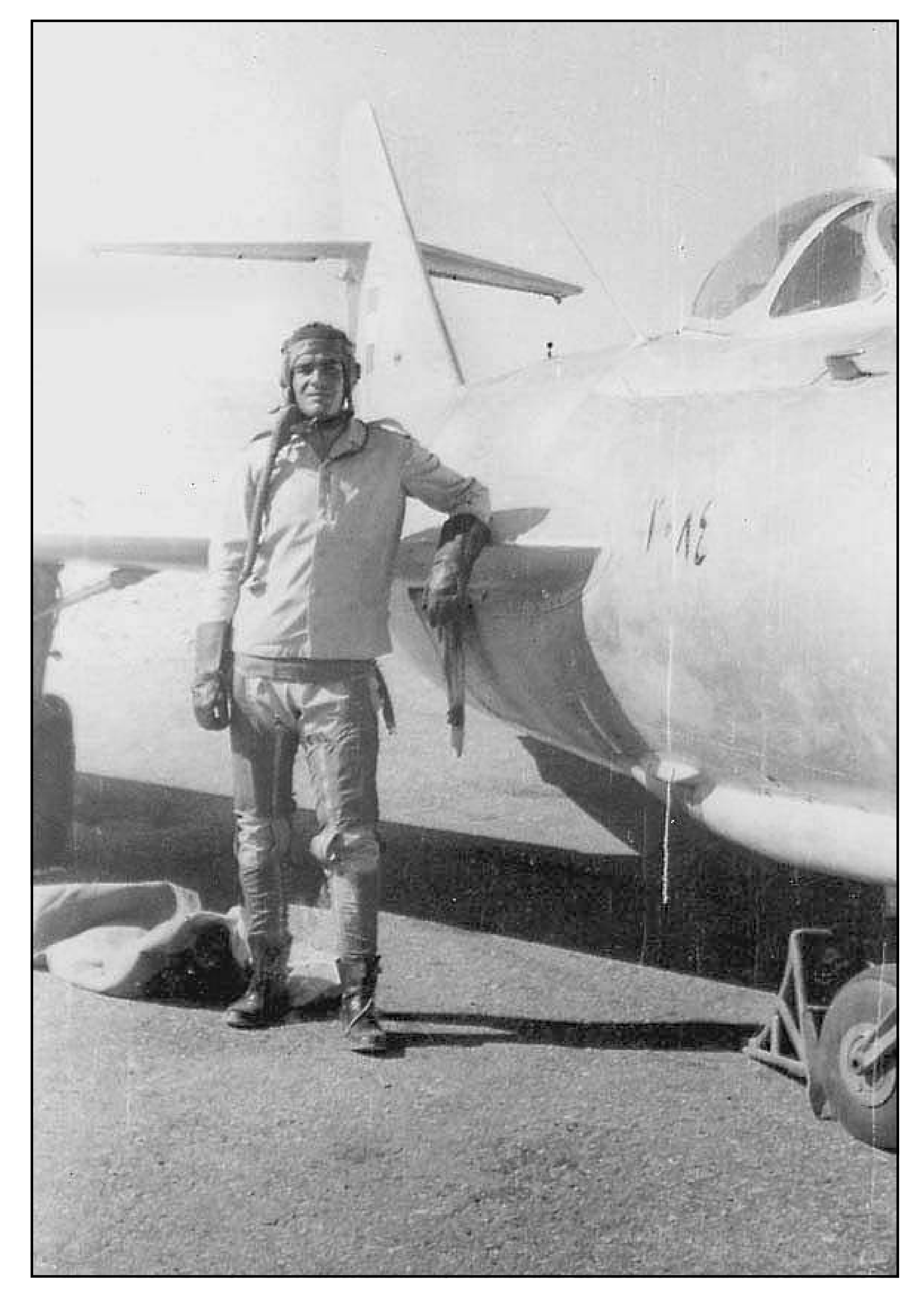
أطقم الفنيين يعيدون تجهيز الطائرة داخل «الدشمة» استعداداً للإقلاع مرة أخرى



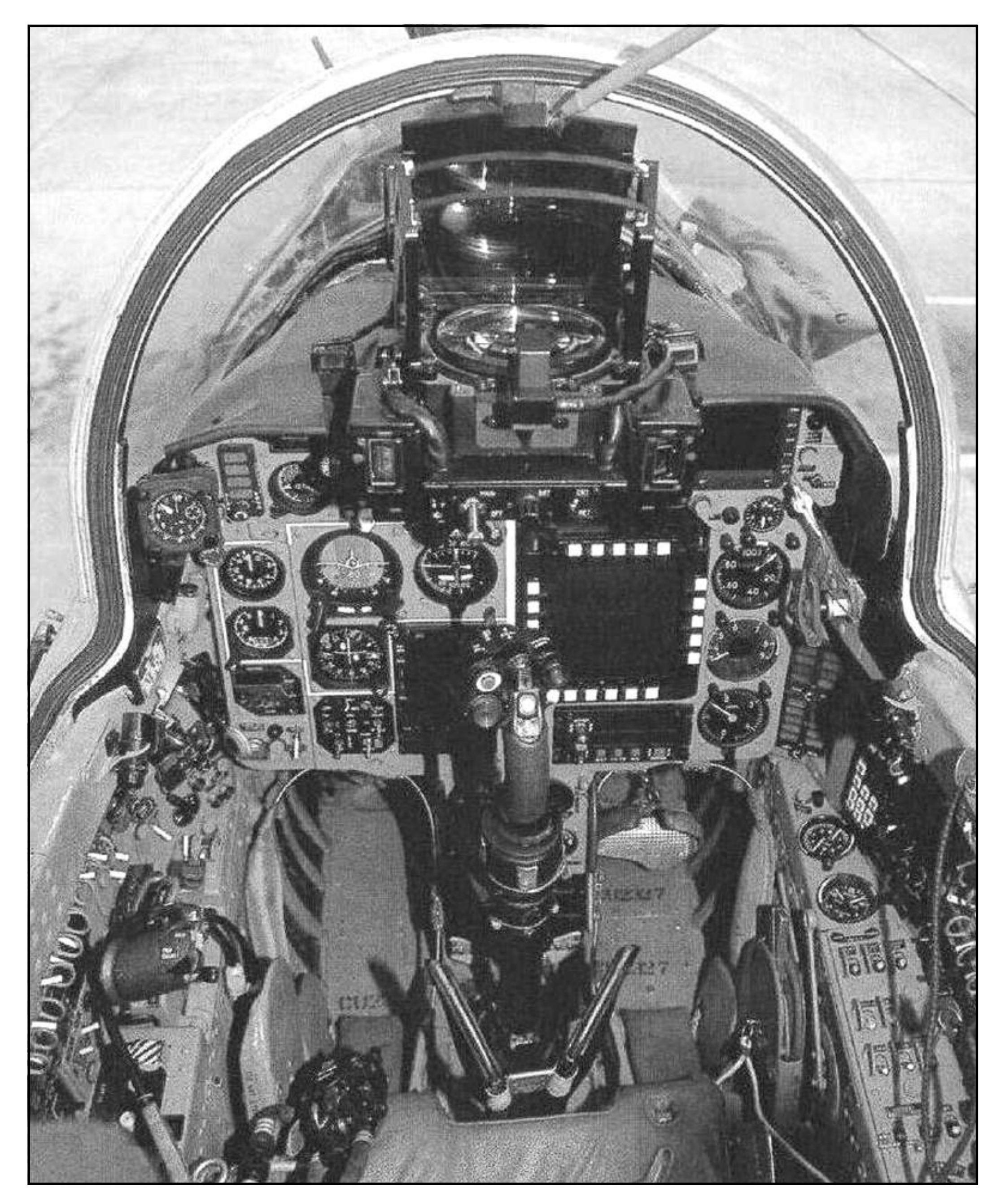
أحد النسور فى انتظار إعادة الكشف على الطائرة للانطلاق بها من جديد



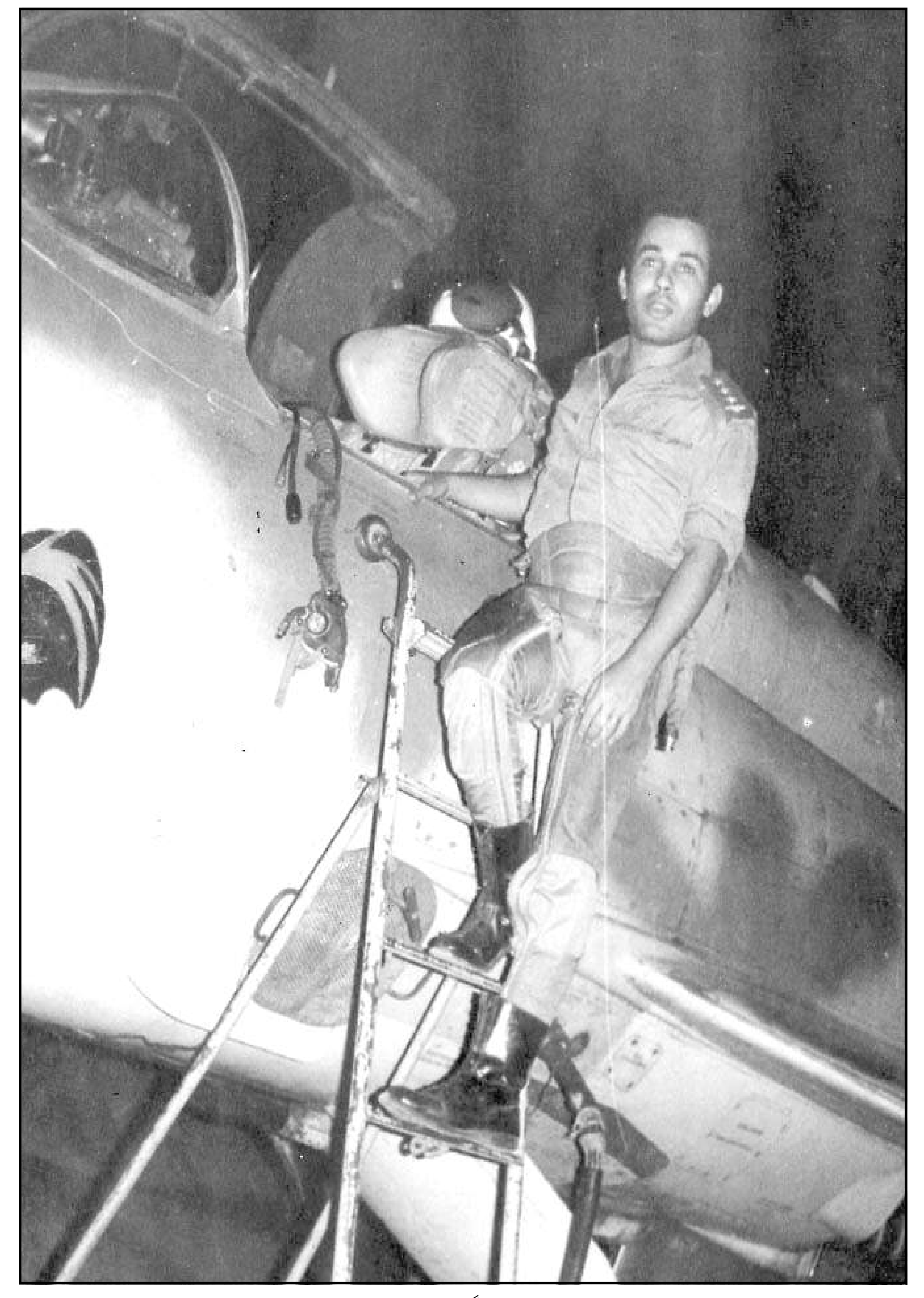
الفنيون يساعدون أحد النسور فى النزول من الطائرة بعد عودته من ضرب الأهداف



هذا النسر بطائرته (الميج ٢١) نفذ بطولات خارقة فوق سيناء والقناة



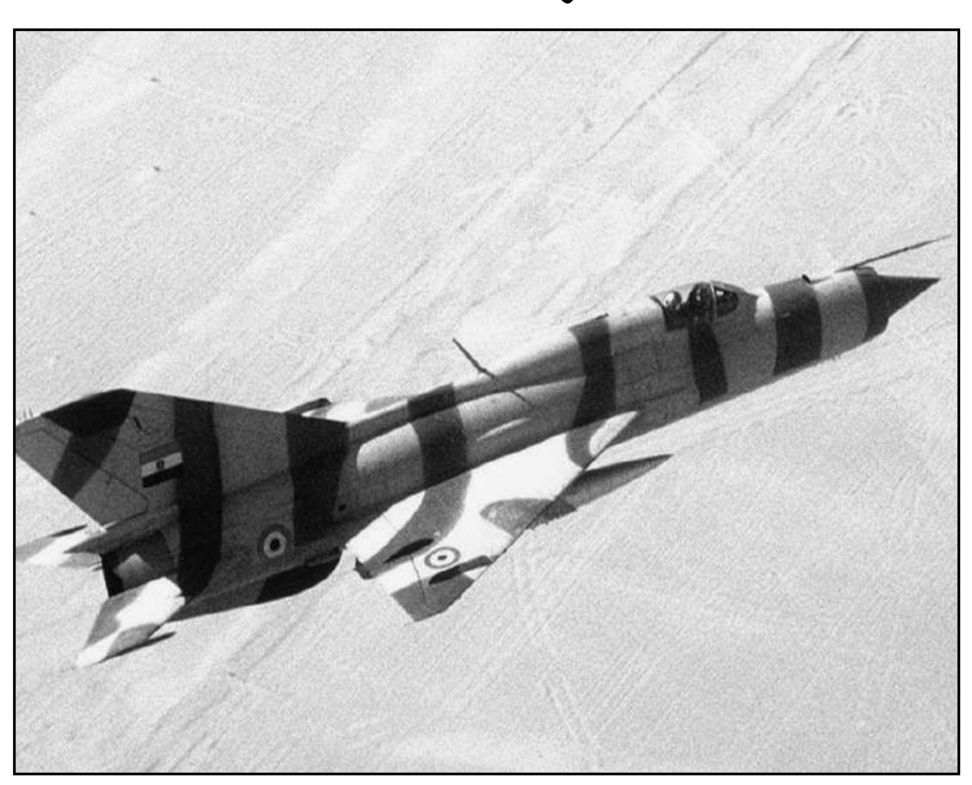
كابينة الطائرة (الميج ٢١) من الداخل .. هكذا كان يتعامل الطيار مع كل هذه الأزرار والعدادات .. بالإضافة إلى ملاحظة أى طائرة معادية بالنظر



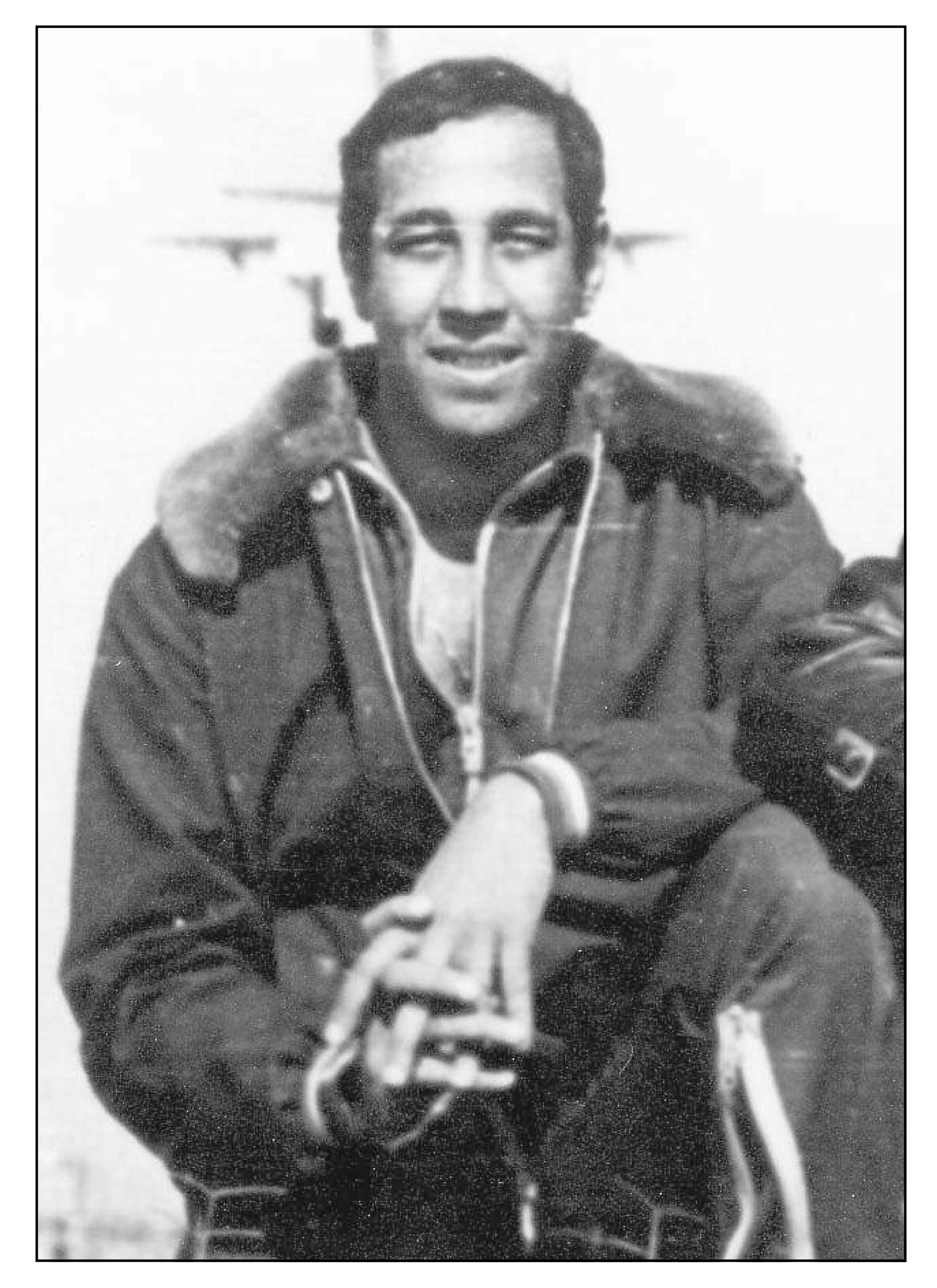
الإمكانيات كانت متواضعة جداً لكن بطولاته كانت حديث العالم



بسرعة كان يتم إعادة تموين الطائرة لكى تقلع مرة أخرى وتشارك فى الاشتباكات وقصف الأهداف



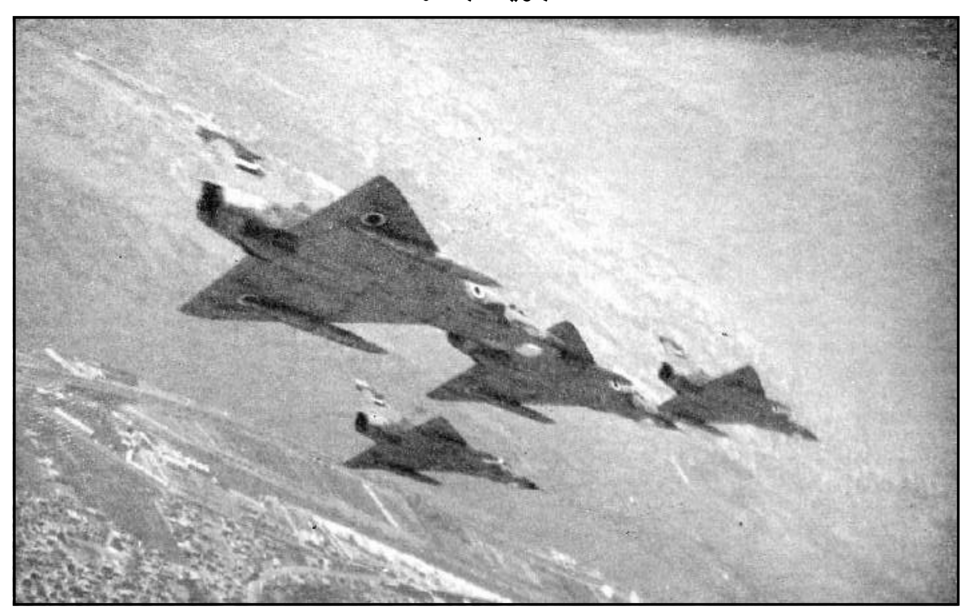
(الميج ٢١) المصرية وبطولات لا تنتهى



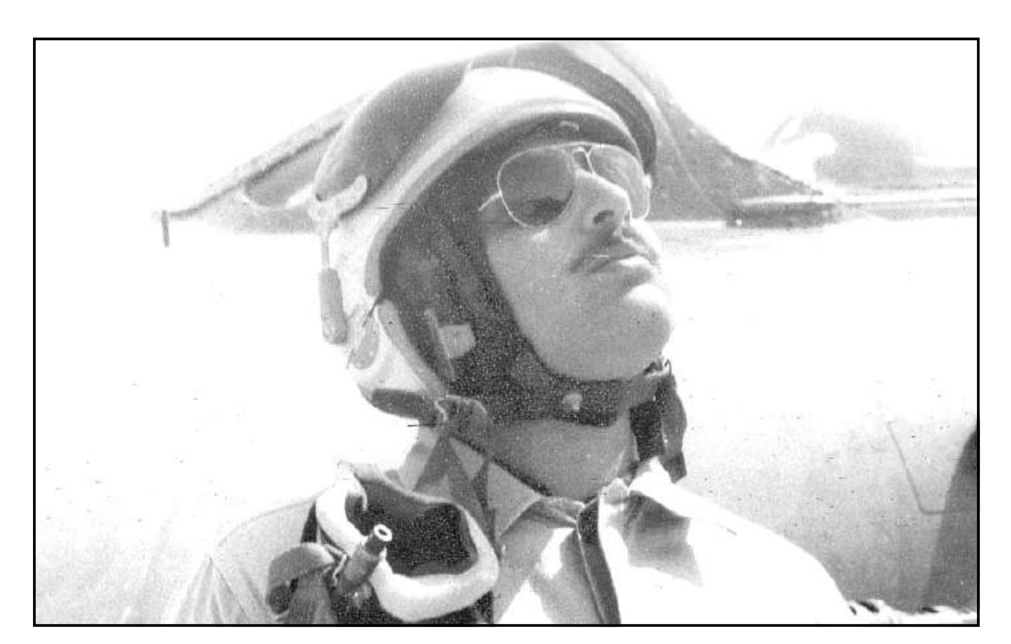
هذا النسر قاد التشكيل الذى ضرب تبة «أم خشيب» وكانت المفاجأة فى انتظاره



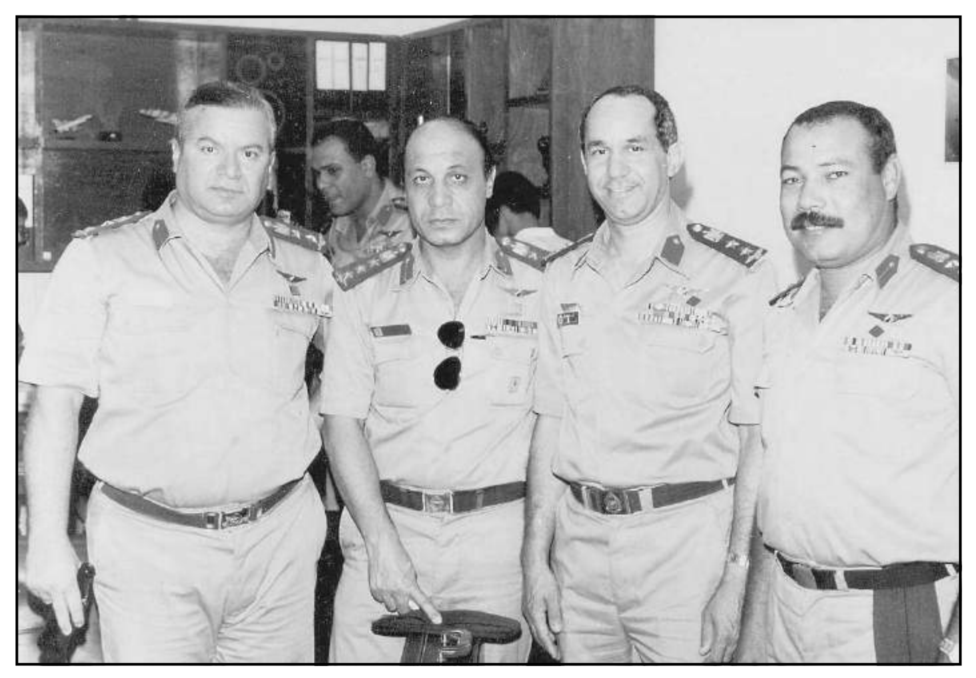
هؤلاء الشباب الثلاثة من أعظم نسور مصر وقاموا بأعمال بطولية فى الضربة الجوية يوم السادس من أكتوبر وما بعدها .. وهذه لقطة تذكارية لهم بعد الالتحاق بالكلية الجوية مباشراً



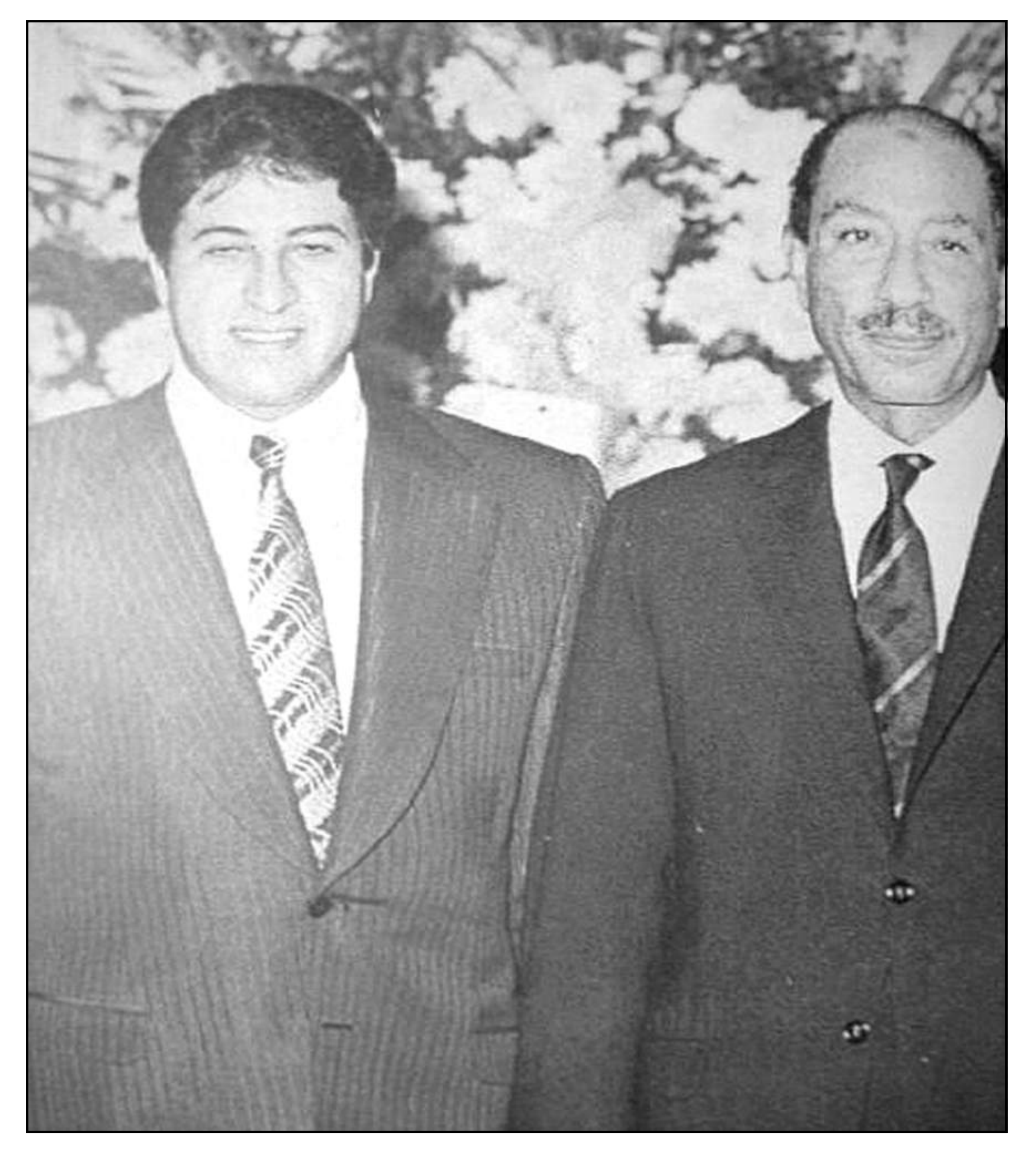
تشكيل الطائرات الميراج المصرية اثناء انتقاله للتمركز فى إحدى القواعد الجوية انتظاراً لتنفيذ الضربة الجوية



من المطار وبجوار طائرته يتابع تحركات الطائرات المصرية التى كانت تنفذ مظلات حماية للمطار بعد الضربة الجوية



أربعة من نسور أكتوبر .. فى لقطة تذكارية بعد انتهاء الحرب بسنوات



الرئيس الراحل أنور السادات مع شقيقه الطيار الشهيد عاطف السادات الذى استشهد فى الضربة الجوية الأولى



لقطة من القمر الصناعى لسيناء أثناء حرب أكتوبر

المؤلف فى سطور

أحمـــد ســـليمان

- مساعد رئيس تحرير جريدة المساء .

صدرت له أربعة مؤلفات هى :

- (رمضان فى بيوت العلماء) عام ١٩٩٠ .
- (ساقية النيران)عام ١٩٩٥ ، ويتناول بطولات رجال الصاعقة المصرية فى حرب أكتوبر ، ويتضمن قصة واقعية وتم تحويله إلى مسلسل إذاعى يحمل نفس الاسم وأذيع على شبكة الشرق الاوسط .
- (سقوط الطائرة)عام ٢٠٠٠ يتناول حقائق سقوط الطائرة المدنية المصرية التى كانت تقل عدداً من الشخصيات المصرية المهمة على شواطيء الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٩٩ .
- (الضربة الجوية - النسور يتكلمون) يتناول بطولات الطيارين المصريين - على ألسنة أصحابها - عقب نكسة ٦٧ وأثناء حرب الاستنزاف والضربة الجوية واشتباكات أكتوبر الجوية حتى انتهاء العمليات ، وصدرت منه ثلاث طبعات .
- مدير تحرير مجلة الزمالك (الناطقة باسم نادى الزمالك) عام ٢٠٠٦ .
- رئيس تحرير جريدة (عصر القوة) أول جريدة عسكرية مستقلة ، متخصصة فى الشئون الاستراتيجية والاستخبارات والثقافة العسكرية.
- مؤلف باتحاد الإذاعة والتليفزيون.

رقم الإيداع : ١٧٥٥٢ /٢٠٠٩

الترقيم الدولى : I.S.B.N -977-236-696-7

طبع بمطابع دار الجمهورية للصحافة